

# Autoveoseaduse muutmise ja sellega seonduvalt teiste seaduste muutmise seaduse eelnõu seletuskiri

## 1. Sissejuhatus

### 1.1. Sisukokkuvõte

Eelnõuga muudetakse autoveoseadust (edaspidi *AutoVS*), Eestisse lähetatud töötajate töötingimuste seadust (edaspidi *ELTTS*), liiklusseadust (edaspidi *LS*) ja ühistranspordiseadust (edaspidi *ÜTS*), et viia need vastavusse Euroopa Liidu maanteepaketti kuuluvate õigusaktidega.

ELTTS muudatustega võetakse Eesti õigusesse üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2020/1057, millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012 (ELT L 249, 31.7.2020, lk 49–65). Direktiivi 2020/1057 eesmärk on tagada sõidukijuhtidele nõuetekohased töötingimused ja sotsiaalkaitse ning autoveoettevõtjatele ausa konkurentsi tingimused. Arvestades tööjõu suurt liikuvust autovedude sektoris, on vaja sektoripõhiseid norme, et tagada tasakaal autoveoettevõtjate piiriüleste teenuste osutamise vabaduse, kaupade vaba liikumise ja sõidukijuhtide nõuetekohaste töötingimuste ja sotsiaalkaitse vahel. Lisaks on direktiivi eesmärk Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivide 96/71/EÜ ja 2014/67/EL nõuetekohase kohaldamise tagamine, tugevdada liidu tasandi kontrolli ja koostööd sõidukijuhtide lähetamisega seotud pettuste ära hoidmiseks.

AutoVS ja ÜTS muudatuste eesmärk on viia need kooskõlla Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1055, millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autovedude sektoris toimunud arenguga (ELT L 249, 31.7.2020, lk 17–32), sätetega.

Kuna määruse 2020/1055 enamik sätteid kohaldub alates 21. veebruarist 2022. a, siis peavad ka AutoVS ja ÜTS vastavad sätted olema määrusega kooskõlas ja võimaldama otsekohalduvast määrusest tulenevate nõuete täitmise samast ajast. Kõige olulisem määrusest 2020/1055 tulenev muudatus on see, et ühenduse tegevusloa (edaspidi *tegevusluba*) ja selle kinnitatud ärakirja nõudega hõlmatakse ka autod ja autorongid, mille lubatud täismass jääb vahemikku üle 2500 kilogrammi kuni 3500 kilogrammi ning seetõttu tehakse mitmeid muudatusi ka AutoVS-s. Nimetatud muudatus mõjutab Eestis nii ettevõtjaid, kes kirjeldatud auto või autorongiga tasulist rahvusvahelist veosevedu korraldavad, kui ka riigiasutusi, kes veosevedude üle riiklikku järelevalvet teostavad või ettevõtjatele tegevuslubade ja nende kinnitatud ärakirjade andmise eest vastutavad. Kuna MKM on AutoVS kohaselt volitanud tegevuslubade ja nende kinnitatud ärakirjade andmise mittetulundusühingule Eesti Rahvusvaheliste Autovedude Assotsiatsioon (edaspidi *ERAA*), siis mõjutab see muudatus ka nende töökorraldust. Kuna määrusest 2020/1055 tulenevalt peab hea maine nõudele vastama ka vedaja tegevjuht ning määrus näeb ette vastutuse kehtestamise ka veose saatjale, ekspedeerijale ja töövõtjale, kui nad tellivad nõuetele mittevastava veoseveo, siis tehakse vastavad muudatused nii AutoVS-s kui ÜTS-is. Riiulifirmade vastu võitlemise eesmärgil nähakse määrusega 2020/1055 ette, et liikmesriikide vedajate elektroonilistesse registritesse, mis on üle Euroopa ühendatud ühtseks ERRU süsteemiks, peab iga vedaja kohta olema kantud tema juures töötavate inimeste arv, siis selle

nõude täitmine lahendatakse Eestis x-tee abil vajalike andmete kandmisega töötamise registrist majandustegevuse registrisse (edaspidi *MTR*). Selline lahendus väldib iga-aastase halduskoormuse teket veoettevõtjatele, kuna vedaja juures töötavate inimeste arvu kohta on andmed olemas maksukorralduse seaduse kohaselt loodud töötamise registris. Õiguselguse eesmärgil kehtestatakse tasulisel veoseveol veodokumendi, mis võib olla ka elektroonne, autojuhil kaasas olemise ja järelevalveametnikule esitamise kohustus ning veodokumendile kantavad miinimumandmed AutoVS-s ning vastav säte LS-is tunnistatakse kehtetuks.

## 1.2. Eelnõu ettevalmistaja

Eelnõu ja seletuskirja on koostanud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi teede- ja raudteosakonna veondus- ja liiklustalituse juhtivspetsialist Eda Rembel ([eda.rembel@mkm.ee](mailto:eda.rembel@mkm.ee), tel 625 6427) autoveoseaduse ja liiklusseaduse muudatuste osas, sama talituse peaspetsialist Priit Tuuna ([priit.tuuna@mkm.ee](mailto:priit.tuuna@mkm.ee), tel 625 6449) koostöös Sotsiaalministeeriumi ja Tööinspeksiooniga Eestisse lähetatud töötajate töötingimuste seaduse osas ning teede- ja raudteosakonna nõunik Margus Tähepõld (e-post: [margus.tahepold@mkm.ee](mailto:margus.tahepold@mkm.ee), tel: 625 6490) ühistranspordiseaduse osas. Eelnõu juriidilise analüüsi on teinud Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi õigusosakonna õigusnõunik Anne-Ly Normak ([anne-ly.normak@mkm.ee](mailto:anne-ly.normak@mkm.ee), tel: 715 3403).

## 1.3. Märkused

Eelnõuga viiakse Eesti õigus vastavusse Euroopa Liidu maanteepaketti reguleerivate järgmiste õigusaktidega:

- Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2020/1057, millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012;
- Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2020/1055, millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autovedude sektoris toimunud arenguga.

Eelnõuga muudetakse autoveoseaduse 31.03.2021. a redaktsiooni (RT I, 30.03.2021, 5), Eestisse lähetatud töötajate töötingimuste seaduse 30.07.2020. a redaktsiooni (RT I, 09.07.2020, 3), liiklusseaduse 01.01.2022. a redaktsiooni (RT I, 30.03.2021, 4) ja ühistranspordiseaduse 31.03.2021. a redaktsiooni (RT I, 30.03.2021, 9).

Seaduse vastuvõtmiseks on vaja Riigikogus poolthääle enamust.

## 2. Seaduse eesmärk

Eelnõu eesmärk on ELTTS muutmise üle võtta direktiiv 2020/1057, millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012, mille eesmärk on tagada sõidukijuhtidele nõuetekohased töötingimused ja sotsiaalkaitse ning autoveoettevõtjatele ausa konkurentsi.

Lisaks muudetakse AutoVS-i, LS-i ja ÜTS-i, et viia need vastavusse määrusest 2020/1055 tulenevate nõuetega, mille eesmärk on ajakohastada autoveo-ettevõtja tegevusalal tegutsemise tingimuste eeskirju, et võidelda nn varifirmade nähtuse ja ebaausa konkurentsi vastu.

Vastavalt hea õigusloome ja normitehnika eeskirja § 1 lõike 2 punktile 2 ei ole seaduse väljatöötamiseks koostatud väljatöötamiskavatsust, kuna antud juhul on tegemist Euroopa Liidu õiguse ülevõtmisega.

### 3. Eelnõu sisu ja võrdlev analüüs

Eelnõu koosneb viiest paragrahvist.

**Paragrahvida 1** sätestatakse AutoVS muutmine. Paragrahv koosneb 26 punktist.

**AutoVS-is** asendatakse läbivalt sõnad „veose saatedokumendid“ ja „saatedokument“ sõnaga „veodokument“ vastavas käändes. Selle muudatusega viiakse AutoVS tekst kooskõlla §-s 29 tehtava muudatusega, milles määratletakse veodokument.

**AutoVS § 5 täiendatakse lõikega 1<sup>1</sup>**, milles analoogselt § 5 lõikega 1 sätestatakse, et tasuline rahvusvaheline veosevedu kehtiva tegevusloa ja tegevusloa ärakirjata, kui sellist vedu korraldatakse auto või autorongiga, mille suurim lubatud täismass ületab 2500 kilogrammi ja mille valmistajakiirus ületab 40 kilomeetrit, on keelatud. Samas lõikes sätestatakse ka, et juhul, kui AutoVS-s, välislepingus või Euroopa Liidu õigusaktis on sätestatud teisiti, näiteks kehtestatakse erandid, mille puhul ei pea veoseveo korraldamisel tegevusloa ja selle kinnitatud ärakirja olema, siis lähtutakse nimetatud õigusaktide eranditest. Sellised erandid rahvusvahelistel veosevedudel on kehtestatud näiteks määruse 1072/2009 artikli 1 lõikes 5. Nõue, mille kohaselt hõlmatakse alates 2022.a 21. maist tegevusloa ja selle kinnitatud ärakirjaga rahvusvahelistel tasulistel veosevedudel kasutatavad autod ja autorongid, mille lubatud täismass ületab 2500 kilogrammi, tuleneb määruse 2020/1055 artikli 2 punkti 1 alapunktist b, millega muudetakse määruse 1072/2009 artikli 1 lõiget 5. Praegu kehtib üle Euroopa Liidu nõue, et ühenduse tegevusloa ja selle kinnitatud ärakirjaga on hõlmatud tasuline veosevedu, mida korraldatakse üle 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongiga. Muudatusega soovitakse tegevusloa nõuetega hõlmata ka väiksema lubatud täismassiga sõidukeid ning selle piiriks rahvusvahelistel tasulistel veosevedudel on seatud üle 2500 kilogrammi. Määruse 2020/1055 põhjenduspunktis nr 2 on üle 2500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongi tegevusloa ja selle kinnitatud ärakirjaga hõlmamist põhjendatud, et kuna selliste ettevõtjate arv, kes tegelevad rahvusvaheliste veosevedudega, on suurenenud, mille tulemusena on mitmed liikmesriigid otsustanud kohaldada nende ettevõtjate suhtes määruses 1071/2009 sätestatud autoveo-ettevõtja tegevusalale juurdepääsu reegleid, siis seetõttu peaksid tegevusalale juurdepääsu nõuded muutuma kohustuslikuks ka nende ettevõtjate jaoks, kes kasutavad rahvusvahelises transpordis mootorsõidukeid või autoronge, mis on ette nähtud ainult kaupade veoks ja mille lubatud täismass ületab 2500 kilogrammi, kuid ei ületa 3500 kilogrammi. Selleks, et Eesti ettevõtjad saaksid alates 2022. aasta 21. maist Euroopa Liidus tasulist rahvusvahelist veosevedu korraldada ka üle 2500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongiga, on vajalik tuua see nõue ka Eesti seadusandlusesse, kuna see nõue rakendub kõikidele Eesti ettevõtjatele, kes korraldavad tasulist rahvusvahelist veosevedu üle 2500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongiga ka juhul, kui sellist rahvusvahelist vedu korraldatakse kolmandasse riiki (näiteks Vene Föderatsiooni, Ukrainasse, Valgevenesse jne). Käesoleva eelnõu kohaselt jõustub enamik AutoVS muudatustest 21. veebruaril 2022.a. Ka AutoVS § 5 lõige 1<sup>1</sup> on planeeritud jõustada 21. veebruarist 2022 ehk siis kolm kuud varem, kui see nõue hakkab kehtima kogu Euroopa Liidus ning seda eelkõige järgmisel põhjustel. Eeskätt seetõttu, et hajutada tegevuslubade ja/või nende kinnitatud ärakirjade andmist ettevõtjatele, kes tasulist rahvusvahelist veosevedu korraldavad. Liiklusregistri andmetel on Eestis üle 40-tuhande N1 kategooria sõiduki (tehniliselt veoseveoks ettenähtud sõidukid), mille lubatud täismass on 2500 kilogrammi kuni 3500 kilogrammi. ERAA hinnangul võib nendest sõidukitest olla tasulistel rahvusvahelistel veosevedudel olla kasutusel

kuni 10% ehk siis 3000-4000 N1 kategooria sõidukit. Kuna see arv on üsna suur, siis on vajalik, et nende sõidukite osas ettevõtjatele antavate tegevuslubade ja nende kinnitatud ära kirjade taotlemine oleks piisavalt hajutatud. Teine põhjus, miks AutoVS § 5 lõige 1<sup>1</sup> on vajalik jõustada 2022. aasta 21. veebruarist 2022, on asjaolu, et 1. jaanuarist 2021. a jõustunud Euroopa Liidu ja Ühendkuningriigi vahelise koostöökokkuleppe maanteetranspordi peatüki kohaselt peavad kõik Euroopa Liidi mis tahes liikmesriigi autod ja autorongid, mille lubatud täismass on üle 2500 kilogrammi ja mis sõidavad tasulise rahvusvahelise veoseveo raames Ühendkuningriiki, omama sõidukis kaasas tegevusloa kinnitatud ära kirja (sõidukit kasutaval ettevõtjal peab eelnevalt olema taotletud vastav ühenduse tegevusluba). See tähendab, et kui Eesti ettevõtja soovib autoga, mille lubatud täismass jääb vahemikku 2500 kilogrammi kuni 3500 kilogrammi, vedada kaupa Ühendkuningriiki pärast 21. veebruari 2022. a, siis tegevusloa ja sõiduki kohta antava tegevusloa kinnitatud ära kirjata ei ole Eesti ettevõtjal võimalik Ühendkuningriiki seda vedu korraldada. AutoVS § 5 lõige 1<sup>1</sup> kohaldub tasulisele rahvusvahelisele veoseveole. Tasulisele riigisisesele veoseveole see nõue ei rakendu. I liikuvuspaketi läbirääkimistel toetas Eesti üle 2500 kilogrammi kuni 3500 kilogrammi lubatud täismassiga sõidukite tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirjaga hõlmamist vaid tasulise rahvusvahelise veosevedu osas ning seda eeskätt Eestis kohalduva nullbürokratia eesmärke silmas pidades. Kui tegevusloa kinnitatud ära kiri antakse auto kohta, mille lubatud täismass koos haagisega ei ületa 3500 kilogrammi, siis vastavalt määruse 2020/1055 artikli 2 punkti 2 alapunkti b teisele lõikele tuleb dokumendi andjal kanda tegevusloa kinnitatud ära kirja erimärkuste lahtrisse teave, et tegemist on alla 3500 kilogrammi või täpselt 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongiga. Tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja menetlemise riigilõivud on sätestatud riigilõivuseaduses ning seoses rahvusvahelisel veoseveol alla 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto ja autorongi tegevusloa ning selle kinnitatud ära kirjaga hõlmamisega kehtivatest riigilõivudest erinevaid riigilõivusid ei kehtestata.

**AutoVS § 5 lõike 5** sissejuhatavas tekstiosas tehakse muudatus, milles veose saatjale ja ekspedeerijale lisatakse täiendavalt töövõtja ning jäetakse välja tekstiosa „kellega veoleping sõlmitakse“. Esimese kirjeldatud muudatusega laiendatakse lõikes 5 sätestatud tegevusloa või veoseveo tegevusalal tegutsemise õiguse kontrolli kohustust ka töövõtjale, kui ta tellib veoseveo korraldajalt veoteenuse, kuna määruse 2020/1055 artikli 2 punktis 7, millega täiendatakse määrust 1072/2009 artikliga 14a, kohustatakse liikmesriike kehtestama karistused kaubasaatjatele, ekspediitoritele ja töövõtjatele, kui nad ei järgi määruse 1072/2009 II ja III peatüki reegleid, olles teadlikult tellinud veoteenuse, millega kaasneb määruse rikkumine. Kuna käesoleva eelnõuga täiendatakse AutoVS-e vastutusala veose saatjale, ekspedeerijale ja töövõtjale kohaldatava karistuskvalifikatsiooniga, siis sellest tulenevalt täiendatakse ka vastavat nõuet AutoVS § 5 lõikes 5. AutoVS § 5 lõikes 5 tehtav teine muudatus, millega jäetakse sättest välja viide veolepingu sõlmimisele, on vajalik seetõttu, et veoseveo tellija ei pruugi olla otsene veolepingu sõlmija, näiteks juhul, kui peatöövõtja on sõlminud veose saatjaga veolepingu, kuid peatöövõtja ise tellib veoteenuse hoopis alltöövõttu pakkuvalt vedajalt. Selle näite puhul peab peatöövõtja AutoVS § 5 lõike 5 kohaselt kontrollima, et alltöövõtjana veoteenust pakkuval ettevõtjal on nõuetekohane tegevusluba (Eesti või teise Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi vedaja) või õigus veoseveo tegevusalal tegutseda (näiteks veoloa olemasolu kolmanda riigi vedajal).

**AutoVS § 5 lõike 5 punktis 1** toodud viidet § 5 lõikele 1 täiendatakse viitega ka lõikele 1<sup>1</sup>, kuna alates 21. veebruarist 2022. a peab tegevusluba olema ka ettevõtjal, kes korraldab tasulist rahvusvahelist veosevedu üle 2500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongiga. Muudatus on tingitud AutoVS § 5 täiendamisest lõikega 1<sup>1</sup>.

**AutoVS § 5 lõike 6** muudatuse kohaselt lisatakse lõikes toodud veose saatjale ja ekspedeerijale ka töövõtja ning see muudatus on tingitud AutoVS § 5 lõike 5 sissejuhatavas tekstiosas tehtavast muudatusest.

**AutoVS § 7 lõigete 4 ja 5** sissejuhatavat tekstiosa muudetakse ja lisatakse täiendav isik, kelle maine peab nii tegevusloa taotlemisel kui tegevusloa kehtivusperioodil olema hea. Selleks isikuks on tegevusloa taotlejat või vedajat juhtima õigustatud isik, kelle puhul edaspidi seaduse tekstis kasutatakse terminit „tegevjuht“. See muudatus tehakse AutoVS § 7 lõigete 4 ja 5 sissejuhatavates tekstiosades vastavalt määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 4a alapunktile i, millega muudetakse määruse 1071/2009 artikli 6 lõike 1 teist lõiku. Määruse muudatuse kohaselt tuleb liikmesriikidel hakata tegevusloa taotlemisel igakordselt ja tegevusloa kehtivusperioodil (vastavalt vedaja riskihindamisele) kontrollima lisaks ettevõtjale ja veokorraldusjuhile ka ettevõtte tegevjuhi vastavust hea maine nõudele. Määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 4a alapunkti i tekstis kasutatakse küll sõna „tegevdirektor“, kuid kuna Eesti seadustes kasutatakse sagedamini terminit „tegevjuht“, siis ka AutoVS-s kasutatakse „tegevdirektori“ asemel terminit „tegevjuht“, kes on ettevõtet juhtima õigustatud isik. Kuna määruse 1072/2009 artikli 6 kohaselt määratleb hea maine nõude sisu iga liikmesriik ise oma vastavates seadustes, siis on otstarbekas ja asjakohane, et ettevõtte tegevjuhi head mainet hakatakse hindama samaväärselt vedaja hea maine kriteeriumidele, mis on sätestatud AutoVS § 7 lõigetes 4 ja 5. Tegevjuhi vastavust hea maine nõudele kontrollib tegevusloa andja karistusregistrist. Kui tegevjuhil ei ole Eesti isikukoodi ning tema põhiline elukoht on mõnes teises riigis, siis tuleb sellel tegevjuhil esitada tegevusloa andjale kontrollimiseks teise riigi karistusregistri väljavõte.

**AutoVS § 7 lõikes 7** tehtavad muudatused on tingitud AutoVS § 7 lõigetes 4 ja 5 tehtavatest muudatustest, kus tegevusloa taotlemisel igakordselt ja tegevusloa kehtivusperioodil (vastavalt vedaja riskihindamisele) kontrollitakse ka ettevõtte tegevjuhi vastavust hea maine nõudele.

**AutoVS § 8 lõikes 2** tehakse muudatus, milles on sätestatud, et veokorraldusjuht vastutab vedaja juures määruse 1071/2009 artikli 6 lõike 1 punktides a ja b nimetatud valdkondlike nõuete täitmise eest. Määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 4a alapunktide iii ja iv kohaselt täiendatakse määruse nr 1071/2009 artikli 6 lõike 1 punkte a ja b uute valdkondadega, milleks on maksuõigus, töötajate lähetamine autovedude sektoris, lepinguliste kohustuste suhtes kohaldatav õigus ja kabotaažvedu. Võttes arvesse, et määruse 1071/2009 artikli 6 lõike 1 punktis b nimetatud osade valdkondade puhul viidatakse vaid rahvusvahelistele autovedudele, on vajalik AutoVS § 8 lõiget 2 selguse ja nõuete ühtlustamise eesmärgil täpsustada, et veokorraldusjuht vastutab sättes nimetatud valdkondlike nõuete täitmise eest nii riigisisel ja rahvusvahelisel veoseveol kui ka kabotaažveol.

**AutoVS § 11 lõige 1** tunnistatakse 1 kehtetuks, kuna sama paragrahvi lõikes 2 tehtavate muudatuste tõttu ning sama paragrahvi täiendamise tõttu lõikega 2<sup>1</sup> ei ole lõige 1 enam tarvilik.

**AutoVS § 11 lõike 2** muutmine ja **lõike 2<sup>1</sup>** lisamine on kaudselt tingitud määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 1 alapunktis a ja artikli 2 punkti 1 alapunktis b sätestatud muudatustest, millega hõlmatakse rahvusvahelistel vedudel tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja nõuete ka need sõidukid, mille lubatud täismass on üle 2500 kilogrammi, kuid ei ületa 3500 kilogrammi. Kuna määruse 1072/2009 artikli 1 lõike 5 punktis d toodud tingimustele vastava rahvusvahelise veoseveo (oma kulul korraldatav rahvusvaheline veosevedu) puhul ei ole määratletud, millise lubatud täismassiga auto või autorongiga korraldatava veoseveo puhul need nõuded kehtivad, siis tehakse vastav muudatus ka AutoVS § 11 lõikes 2, mille kohaselt peab oma kulul korraldatav rahvusvaheline veosevedu vastama määruse 1072/2009 artikli 1 lõike 5 punktis d sätestatud nõuetele, kui välislepingus ei ole sätestatud teisiti. See tähendab, et juhul, kui

ettevõtja korraldab mis tahes auto või autorongiga oma kulul rahvusvahelist veosevedu, siis peab see vedu vastama määruse 1072/2009 artikli 1 lõike 5 punktis d sätestatud nõuetele. Samas, kui oma kulul veosevedu korraldatakse kolmandasse riiki, tuleb lähtuda välislepingus sätestatud tingimustest, näiteks peab Vene Föderatsiooni või Ukrainasse tehtaval oma kulul korraldataval veoseveol, kui auto või autorongi lubatud täismass ületab 6000 kilogrammi, olema kaasas AutoVS §-s 22 sätestatud veoluba. Paragrahvi 11 täiendatakse lõikega 2<sup>1</sup>, milles määratletakse kindlaks, millised nõuded kehtivad oma kulul korraldataval riigisisel veoseveol. Uue lõike 2<sup>1</sup> kohaselt jäävad riigisisestel oma kulul veosevedudel tingimused samaks, mis on kehtivas seaduses, ehk siis määruse 1072/2009 artikli 1 lõike 5 punktis d sätestatud nõudeid peab riigisisel oma kulul korraldataval veoseveol täitma ettevõtja, kui ta korraldab seda vedu üle 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongiga ja mille valmistajakiirus ületab 40 kilomeetrit tunnis. Määruse 1072/2009 artikli 1 lõike 5 punktis d sätestatud nõudeid ei pea täitma, kui riigisisest oma kulul veosevedu korraldatakse alla 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongiga.

**AutoVS § 11 lõigetes 3 ja 4** tehtavad muudatused on vajalikud sõnastuse täpsustamise eesmärgil, kuna sama paragrahvi lõige 1 tunnistatakse kehtetuks. Lõigetes 3 ja 4 täiendatakse sõna „sõitjatevedu“ sõnaga „bussiga“, mis tagab õigusselguse, et määruse 1073/2009 artikli 2 lõike 5 sätestatud nõuded kehtivad oma kulul korraldatavale sõitjateveole bussiga ja mitte teistele sõidukitele.

**AutoVS § 13 lõiget 1 täiendatakse punktiga 1<sup>1</sup>**, mille kohaselt tuleb tegevusloa taotlejal esitada tegevusloa andjale ettevõtte tegevjuhi nimi. Kui ettevõtte tegevjuht ja veokorraldusjuht ei ole sama isik, siis tuleb lisaks nimele esitada tegevjuhi isikukood või selle puudumisel sünniaeg ning kontaktandmed (telefoninumber ja elektronposti aadress). See muudatus tehakse AutoVS §-s 13 seoses määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 4a alapunktiga i, millega muudetakse määruse 1071/2009 artikli 6 lõike 1 teist lõiku ja mille kohaselt tuleb tegevusloa taotlemisel igakordselt ja tegevusloa kehtivusperioodil (vastavalt vedaja riskihindamisele) kontrollida ka ettevõtte tegevjuhi vastavust hea maine nõudele.

**AutoVS § 13 lõike lõike 1 punktis 6** tehtav muudatus on tingitud sellest, et määruse 2020/1055 artikli 1 punktiga 3 muudetakse määruse 1071/2009 artiklit 5, mille lõigete ja punktide tähistused on muutunud. Seetõttu on vajalik korrigeerida AutoVS § 13 lõike 1 punktis 6 toodud viidet, mille kohaselt viide määruse 1071/2009 artikli 5 punktile c asendatakse viitega sama määruse artikli 5 lõike 1 punktile f. Nimetatud viite muudatusega AutoVS § 13 lõike 1 punkti 6 sisu ei muutu.

**AutoVS § 13 lõike 2 punktis 4** täiendatakse viiteid määruse 1071/2009 artikli 7 lõigetele. Kuna määruse 2020/1055 artikli 1 punktiga 3 lisatakse määruse 1071/2009 artiklisse 7 lõige 2a, siis AutoVS § 13 lõike 2 punktis 4 on vajalik teha viide ka sellele lõikele. Viide nimetatud lõikele puudutab erandit, mille kohaselt võib tegevusloa kinnitatud ärakirja andja ettevõtja majandusaasta aruande puudumisel nõustuda, et ettevõtja tõendab oma finantssuutlikkust tõendiga, milleks on näiteks pangatagatis või muu selles lõikes kirjeldatud tõend, mis tõendab, et ettevõtja käsutuses on sama määruse artikli 7 lõikes 1 märgitud summad.

**AutoVS § 17 lõike 4** muudatuse kohaselt hakkaks säte kehtima kõikide autode kohta, mida kasutatakse kasutuslepingu alusel ja mille kohta taotleb vedaja tegevusloa kinnitatud ärakirja. Kehtiva seaduse kohaselt on see säte kehtiv vaid mõne teise Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi või Šveitsi Konföderatsiooni ametlikus registris registreeritud auto kohta, kui seda autot kasutab Eesti vedaja kasutuslepingu alusel ja soovib selle auto kohta taotleda tegevusloa kinnitatud ärakirja. Kuna praegu kehtiva seaduse kohaselt ei rakendu see säte Eesti liiklusregistris registreeritud auto kohta, mida kasutatakse kasutuslepingu alusel, siis

isegi juhul, kui selle auto kasutusleping kehtib lühiajaliselt, näiteks mõned kuud või aasta, siis tuleb tegevusloa kinnitatud ära kirja andjal taotluse korral väljastada selle sõiduki kohta tegevusloa kinnitatud ära kirja sama kehtivusajaga, kui on vedajale antud tegevusloa kehtivusaeg (tegevusloa antakse vedajale 10 aastaks, kui vedaja ei soovi seda lühemaks ajaks). Selline kasutuslepingu kehtivusajast pikema kehtivusajaga tegevusloa kinnitatud ära kirja andmine on tekitanud probleeme. Näiteks juhtumitel, kus liiklusregistris registreeritud auto kasutuslepingu lõppedes rendib sõiduki omanik selle edasi kolmandale ettevõtjale, kellel puudub vajadus taotleda selle auto kohta tegevusloa kinnitatud ära kirja (näiteks kasutab autot oma kulul korraldatavatel veosevedudel), siis on suur tõenäosus, kui eelmine auto kasutaja ei tagasta selle auto kohta antud tegevusloa kinnitatud ära kirja selle andjale, et auto kohta antud tegevusloa kinnitatud ära kirja jääb kehtima. See tekitab aga teedel teostatava järelevalve käigus segadust, kui MTR-i päringu järgi tuvastatakse, et auto kohta on kehtiv tegevusloa kinnitatud ära kirja hoopis teisel ettevõttel. Samuti moonutab selline olukord tegevusloa kinnitatud ära kirjade statistikat. Selliste probleemide vältimiseks jäetakse lõikest 4 välja viide mõne teise Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi või Šveitsi Konföderatsiooni ametlikus registris registreeritud auto kohta. Muudatuse jõustumisel tuleb tegevusloa kinnitatud ära kirja andjal nimetatud dokumendi andmisel selle kehtivusaja määramisel lähtuda auto kasutuslepingu kehtivusajast ka liiklusregistris registreeritud autode puhul. Kui auto kasutusleping on sõlmitud määramata tähtajaga, siis antakse sellise auto kohta tegevusloa kinnitatud ära kirja sama lõpptähtajaga, kui on vedajale antud tegevusloa lõpptähtaeg.

**AutoVS § 19 lõiget 3** täiendatakse teise lausega, mille kohaselt kantakse lõikes 3 nimetatud otsuse põhjendused liiklusjärelevalve infosüsteemi (edaspidi *LJVIS*). See muudatus tehakse AutoVS § 19 lõikes 3 tulenevalt määruse 2020/1055 artikli 1 punktist 4b, millega muudetakse määruse 1071/2009 artikli 6 lõiget 2 ja mille kohaselt tuleb liikmesriigil kanda riiklikku registrisse sellise otsuse põhjendused, kui raskete autoveoalaste õigusrikkumiste eest määratud karistuste tõttu alustatud haldusmenetluse tulemusena otsustatakse, et veokorraldusjuhi või vedaja hea maine kaotamine oleks ebaproportsionaalne. LS § 200<sup>2</sup> kohaselt kantakse raskete autoveoalaste õigusrikkumiste andmed LJVIS-i ning nendest andmetest lähtuvalt alustatakse ka hea maine hindamise osas haldusmenetlusi. Kuna määruse 1071/2009 artikli 6 lõike 2 muudatuse kohaselt tuleb selliste haldusmenetluste otsuste põhjendused kanda liikmesriigi riiklikusse registrisse, siis on otstarbekas ja asjakohane, et vastavaks registriks Eestis on LJVIS. Seoses läbiviidavate haldusmenetlustega on LJVIS-is loodud vedajate riskihindamise võimalused tulenevalt süsteemi sisestatud raskete autoveoalaste rikkumiste andmetest ning seaduse muudatuse jõustumisel arendatakse sellele juurde ka haldusmenetluse otsuse põhjenduste lisamise võimalus. Kuni 2021. aasta 1. jaanuarini viis selliseid haldusmenetlusi läbi pädeva asutusena MKM, alates 1. jaanuarist 2021. a on selliste haldusmenetluste alustamine volitatud AutoVS alusel Transpordiametile.

**AutoVS § 19 lõikes 8** tehakse mitmed muudatused, mille tõttu on otstarbekas kogu säte uuesti sõnastada. Kõige olulisema muudatusena täiendatakse lõiget 8 selliselt, et sättes toodud põhjustel oleks lisaks tegevusloa kinnitatud ära kirja kehtetuks tunnistamise võimalusele võimalik tegevusloa kinnitatud ära kirja kehtivus ka kindlaksmääratud ajaks peatada. Määruse 1071/2009 IV lisa punkti 3 kohaselt, kui sõidetakse väga tõsise tehnilise puudusega sõidukiga, mis kujutab sellist vahetut ohtu liiklusohutusele ja mis viib otsuseni sõiduk kasutuselt kõrvaldada, siis kuulub selline õigusrikkumine kõige raskemate autoveoalaste õigusrikkumiste hulka, mis sama määruse artikli 6 kohaselt mõjutab vedaja või veokorraldusjuhi mainet. Määruse 1072/2009 artikli 12 lõikes 1 nimetatakse ära meetmed, mida saab vedaja asukohaliikmesriigi pädev asutus raskete autoveoalaste õigusrikkumiste korral tarvitusele võtta. Nende meetmete hulgas on ka tegevusloa kõigi või osade kinnitatud ära kirjade ajutine või alaline kehtetuks tunnistamine. Kuna AutoVS § 19 lõikes 8 on praegu kehtiva seaduse versiooni kohaselt sätestatud ainult tegevusloa kinnitatud ära kirja kehtetuks tunnistamise võimalus, kui

oma sisult suhteliselt range otsus, siis selleks, et viia see säte kooskõlla määruse 1072/2009 artikli 12 lõike 1 punktiga a, täiendatakse sätet lauseosaga, mille kohaselt oleks võimalik sättes toodud põhjustel tegevusloa kinnitatud ära kirja kehtivus ka kindlaksmääratud ajaks peatada. Lisaks sellele tehakse sättes mõned redaktsioonilised muudatused. Tekstiosas „auto ja selle haagise“ asendatakse sõna „ja“ sõnaga „või“, et autot ja haagist oleks võimalik eraldi käsitleda. See on vajalik juhul, kui näiteks auto on tehniliselt korras, aga haagisel tuvastatakse järelevalve käigus väga tõsine tehniline viga ning haagis tuleb liikluses kasutuselt kõrvaldada. Lisaks sellele asendatakse tekstiosas „tehniline korrasolek ja nõuetekohane hoidmine“ sõna „ja“ sõnaga „või“, et oleks võimalik ka neid asjaolusid eraldi käsitleda. Kui jätta see tekst muutmata, siis oleks tegevusloa kinnitatud ära kirja kehtivuse peatamine või selle dokumendi kehtetuks tunnistamine võimalik vaid juhul, kui tuvastatud on kõik kolm asjaolu – ei ole tagatud auto või selle haagise õige kasutamine, tehniline korrasolek ja nõuetekohane hoidmine, kuid see ei oleks AutoVS § 31 lõikes 3 sätestatud nõudega kooskõlas.

**AutoVS §-i 29 täiendatakse lõigetega 3 ja 4**, milles käsitletakse tasulisel veoseveol kasutatavat veodokumenti. Praegu on veose saatedokumentide veoseveol kaasas olemise kohustus sätestatud LS § 88 lõikes 6. See nõue LS-is on liiga üldine ja puudub selgus, millist dokumenti veose saatedokumentina käsitletakse ja millised andmed peavad selles kajastuma. Kuna tasulist veosevedu reguleerib autoveoseadus, siis on asjakohasem, et veodokumendi autojuhil kaasas olemise ja selle järelevalveametnikule kontrollimiseks esitamise kohustus on sätestatud autoveoseaduses ning vastav säte LS-is (§ 88 lõige 6) tunnistatakse kehtetuks. Oluline on täpsustada dokumendi nimetust. Termin „veose saatedokumendid“ on liiga üldine ja võib hõlmata mis tahes veosega kaasas olevaid dokumente. Näiteks võlaõigusseaduse §-s 780 käsitletakse veose saatedokumentidena ka tollivormistuse ja muude ametlike toimingute läbiviimiseks vajalikke dokumente. Seetõttu võetakse AutoVS-s termini „veose saatedokumendid“ asemel kasutusele uus termin, milleks on „veodokument“ ja lisatakse õigusselguse eesmärgil, et tegemist on dokumendiga, mis tõendab veolepingu sõlmimist. Sellel eesmärgil on veodokumentiks kaupade rahvusvahelise autoveo lepingu konventsioonist (CMR) tulenev saatedokument, võlaõigusseadusest tulenev veokiri, metsamaterjali veol kasutatav veoseleht või muu samalaadne dokument. Samuti vajab täpsustamist, et selle dokumendi kaasas olemise ja kontrollimiseks esitamise kohustus on tasulisel veoseveol. Kui ettevõtja korraldab veosevedu oma kulul, siis rakenduvad selleks AutoVS § 11 lõigetes 2 ja 2<sup>1</sup> nimetatud nõuded ning AutoVS § 29 lõike 1 punkti 4 kohaselt peavad autojuhil olema kaasas ja ta peab kontrollimiseks esitama dokumendid, mis tõendavad, et oma kulul korraldatav veosevedu vastab määruse 1072/2009 artikli 1 lõike 5 punktis d sätestatud nõuetele. Samas võib oma kulul veosevedu korraldada ettevõtja kasutada oma kulul veoseveol sarnast veodokumenti, mida kasutatakse tasulisel veoseveol. Sarnaselt LS § 88 lõikes 6 sätestatule lisatakse AutoVS § 29 lõikesse 3, et veodokument võib olla ka elektrooniline. AutoVS §-i 29 täiendatakse lõikega 4, milles sätestatakse loetelu andmetest, mis peavad igas veodokumendis olema esitatud. Tegemist on andmetega, mille põhjal saab riikliku järelevalve teostaja kindlaks teha veolepingu osapooled, veose peale- ja mahalaadimise kohad, pealelaadimise kuupäeva ja andmed veetava veose kohta. Tegemist on vähima kohustusliku teabega, mis peab sisalduma igal veodokumendil nii riigisisel kui rahvusvahelisel tasulisel veoseveol. Vastavalt veo või veose liigile võib tulenevalt AutoVS-st, teistest asjaomastest seadustest, Euroopa Liidu otsekohalduvatest õigusaktidest ning rahvusvahelistest konventsioonidest ja kokkulepetest tuleneda ka teisi andmeid, mis peavad olema veodokumendile kantud. Näiteks kabotaažveo korral peavad veodokumendile olema kantud määruse 1072/2009 artikli 8 lõikes 3 nimetatud andmed, kombineeritud veol täiendavad andmed, mis on sätestatud AutoVS § 33 lõikes 6 ning ohtliku veose veol täiendavad andmed, mis on sätestatud AutoVS § 35 lõike 10 punktis 1. Kuna määruse 2020/1055 artikli 2 punkti 7 kohaselt täiendatakse määrust 1072/2009 artikliga 14a, mis kohustab liikmesriike kehtestama karistuse ka veose saatjale, kui tema tellitud



veoteenusega kaasneb määruse rikkumine, siis riikliku järelevalve käigus on veose saatja võimalik kindlaks teha veodokumentidele kantud veose saatja andmete põhjal.

**AutoVS § 48 lõiget 1 täiendatakse punktiga 1<sup>1</sup>**, millega lisandub tegevusloa andjale kohustus kanda majandustegevuse registrisse ka AutoVS § 13 lõike 1 punktis 1<sup>1</sup> nimetatud tegevjuhi andmed. Nende andmete kandmine majandustegevuse registrisse on vajalik, kuna tegevusloa menetlusprotsessis tuleb igakordselt kontrollida tegevjuhi vastavust hea maine nõudele ning see kontroll toimub Eesti isikukoodiga tegevjuhi puhul majandustegevuse registris arendatud x-tee päringuga karistusregistrist. Kui tegevjuhil ei ole Eesti isikukoodi ning tema põhiline elukoht on mõnes teises riigis, siis tuleb sellel tegevjuhil esitada tegevusloa andjale kontrollimiseks teise riigi karistusregistri väljavõte. Kuna tegevjuhi vastavust hea maine nõudele võidakse kontrollida ka tegevusloa kehtivusperioodi jooksul vastavalt vedaja riskihindamisele (kui vedaja korraldatud veosevedudel tuvastatakse korduvaid raskeid autoveoalaseid õigusrikkumisi), siis on oluline, et tegevjuhi andmed on kantud majandustegevuse registrisse ning tema vastavust hea maine nõudele on võimalik x-tee päringuga karistusregistrist kontrollida. See muudatus on tingitud AutoVS § 7 lõigetes 4 ja 5 tehtavatest muudatustest, mille kohaselt tuleb hakata hea maine nõudele vastavust kontrollima ka vedaja tegevjuhi osas.

**AutoVS §-i 48 täiendatakse lõikega 1<sup>1</sup>**, mille kohaselt kantakse majandustegevuse registrisse ka vedaja juures töötavate inimeste arv iga aasta 31. detsembri seisuga. Nimetatud kohustus kanda vedajate riiklikusse elektroonilisse registrisse iga vedaja kohta ka tema juures töötavate tuleneb määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 12a alapunktist ii, millega on muudetud määruse 1071/2009 artikli 16 lõiget 2. Nimelt on nimetatud artikli lõiget 2 täiendatud punktiga h, millega kohustatakse liikmesriike kandma vedajate riiklikusse elektroonilisse registrisse eelmise kalendriaasta 31. detsembril vedaja juures töötanud inimeste arv, mis kantakse registrisse hiljemalt iga aasta 31. märtsiks. Selle nõude eesmärk on võidelda nn riulifirmade vastu ning üks parameeter, mille osas saab seda kontrollida, on veotegevuses töötavate inimeste arv. Kuna Eestis kantakse vedajate andmed, mis on sätestatud määruse 1071/2009 artikli 16 lõike 2 punktides a kuni d, majandustegevuse registrisse, siis on asjakohane, et ka nimetatud määruse artikli 16 lõike 2 uues punktis h nimetatud töötajate arv kantakse majandustegevuse registrisse. Selle nõude täitmine on kõige otstarbekam lahendada x-tee päringuga majandustegevuse registrist Maksu- ja Tolliameti töötamise registrisse, kuna vastavad andmed on olemas töötamise registris. Päring kõikide vedajate osas hakkaks toimuma üks kord aastas kokkulepitud ajal/aegadel, et iga aasta 31. märtsiks oleksid need andmed majandustegevuse registris uuendatud. Selline registrite vaheline x-tee lahendus võimaldab vabastada vedajad kohustusest hakata neid andmeid majandustegevuse registrile või tegevusloa andjale iga-aastaselt esitama. Nimetatud andmed iga vedaja kohta on vajalik kanda majandustegevuse registrisse, kuna nendele andmetele tuleb tagada juurdepääs maanteedel järelevalvet teostavatele ametnikele (nõue sätestatud määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 12a alapunkti iii kolmandas lõigus). Näiteks toimivad praegu päringud üle-euroopalisest ERRU-süsteemist majandustegevuse registrisse, et edastada Eesti vedaja kehtiva tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja andmed, kui Eesti vedaja kasutuses olevat ja rahvusvahelist veosevedu teostavat autot kontrollitakse mis tahes Euroopa Liidu liikmesriigi teedel teostatava järelevalve käigus. Sama süsteemi päringutega planeerib Euroopa komisjon hõlmata ka vedaja juures töötavate inimeste arvu ja muud andmed, mis vastavate muudatustega on määruse 1071/2009 artikli 16 lõikesse 2 lisatud.

**AutoVS-i täiendatakse §-ga 48<sup>1</sup>**, milles määratletakse ära riiklik kontaktpunkt, kes hakkab vastutama määruse 1071/2009 artikli 18 lõikes 3 kirjeldatud teabevahetuse ning sama artikli lõigetes 4–7 sätestatud halduskoostöö ja vastastikuse abi osutamise eest. Kuna määruse 1071/2009 rakendamise osas on pädevaks asutuseks Eestis MKM, siis on otstarbekas, et ka selle määruse artiklis 18 nimetatud ülesannete täitmise eest vastutav kontaktpunkt on MKM.

Samas sätestatakse, et MKM-i volitusel võib neid ülesandeid hakata täitma ka Transpordiamet. Riikliku kontaktpunkti AutoVS-s määratlemine on oluline, kuna riigil tuleb kindlaksmääratud kontaktpunkti andmed edastada Euroopa komisjonile. Euroopa komisjon avaldab selle teabe kõikidele liikmesriikidele, et oleks teada, millise kontaktpunkti poole tuleb nimetatud määruse artiklis 18 kirjeldatud teabevahetuse osas pöörduda. Käesolev muudatus tehakse AutoVS-s seoses määruse 2020/1055 artikli 1 punktiga 13, millega asendatakse määruse 1071/2009 kogu artikli 18 tekst uue tekstiga. Artikli 18 lõikes 3 kirjeldatud teabevahetuse raames tuleb riiklikul kontaktpunktil saata välja ja võtta vastu teavet sama määruse artiklis 6 nimetatud rasketes autoveoalastes õigusrikkumistes süüdimõistmiste ja nende eest määratud karistuste kohta. Teabevahetus toimub Euroopa komisjoni poolt hallatava ERRU süsteemi kaudu. Vastuvõetud teave õigusrikkumise ja selle eest määratud karistuse kohta tuleb kanda vedaja asukohariigi elektroonilisse registrisse. Eestis on selleks registriks LS § 200<sup>1</sup> kohaselt LJVIS. Eesti on ERRU süsteemiga liitunud ning teabevahetus raskete autoveoalaste õigusrikkumiste osas toimib juba 2017. aastast. Lisaks eelnevale tuleb riiklikul kontaktpunktil vastavalt määruse artikli 18 lõigetes 4–7 sätestatule teha teiste liikmesriikide pädevate asutustega halduskoostööd ja vastata nende teabenõuetele seoses vedaja tegevusalal tegutsemise nõuetega. Teabenõudele tuleb vastata 30 tööpäeva jooksul alates selle saabumisest. Kui teabenõue ei ole piisavalt põhjendatud, võib selle tagasi lükata. Kirjeldatud halduskoostöö ja teabenõuete edastamine hakkab toimuma siseturu infosüsteemi (edaspidi *IMI*) kaudu, mis on loodud määrusega 1024/2012 ning selle määruse osas on MKM juba kontaktpunktiks määratud.

**AutoVS § 49 lõiget 5** täiendatakse tekstiosaga, mille kohaselt teostab Maksu- ja Tolliamet riiklikku järelevalvet lisaks seaduse § 29 lõike 1 punktides 1–4 ja 7 nimetatud dokumentidele ka § 29 lõigetes 3 ja 4 nimetatud dokumendi (veodokumendi) üle teel. Kuna Maksu- ja Tolliamet teostab riiklikku järelevalvet AutoVS § 29 lõikes 1 nimetatud tegevusloa kinnitatud ärakirja, juhitunnistuse, välislepingust tuleneva veoloa, oma kulul korraldatava veoseveo tõendamiseks esitatavate dokumentide ja ohtliku veose veol kasutatavate dokumentide üle teel, siis on otstarbekas, et nendele dokumentidele lisaks kaasneb järelevalve ka autojuhil kaasas oleva veodokumendi üle. Veodokument on riikliku järelevalve teostajale oluline dokument, et kindlaks teha veo osapooled, veose peale- ja mahalaadimise kohad ning veost kirjeldavad andmed. Kuna veodokumendi veose saatja või ekspedeerija poolt esitamata jätmise või valeandmete esitamise osas (AutoVS § 72) on väärteo menetlejana Maksu- ja Tolliamet juba AutoVS § 73 punktis 2 sätestatud, siis on vajalik, et Maksu- ja Tolliameti osas lisatakse vastav säte riikliku järelevalve teostajana ka § 49 lõikesse 5.

**AutoVS § täiendatakse §-dega 72<sup>1</sup> ja 72<sup>2</sup>.** Paragrahvis 72<sup>1</sup> kehtestatakse rahatrahv veose saatjale, ekspedeerijale ja töövõtjale nõuetele mittevastava tasulise veoseveo või kabotaažveo tellimise eest. Karistus veose saatjale, ekspedeerijale ja töövõtjale kehtestatakse vastavalt määruse 2020/1055 artikli 2 punktile 7, millega täiendati määrust 1071/2009 artikliga 14a. Nimetatud määruse muudatuse kohaselt on liikmesriigid kohustatud kehtestama karistused veose saatjatele, ekspedeerijatele ja töövõtjatele määruse 1072/2009 II ja III peatüki mittejärgmise eest, kui nad olid teadlikud või pidid olema teadlikud, et nende tellitavate veoteenustega kaasneb määruse rikkumine. Määruse II peatükis on sätestatud nõuded seoses ühenduse tegevusloa ja selle kinnitatud ärakirjaga ning III peatükis nõuded seoses kabotaažvedudega ning määruse kohaselt peavad veose saatja, ekspedeerija ja töövõtja tasulist veosevedu või kabotaažvedu tellides veenduma, et seda vedu korraldaval ettevõtjal on kehtiv tegevusloa ja auto kohta tegevusloa kinnitatud ära kiri. Vastav nõue veose saatjale ja ekspedeerijale on juba sätestatud AutoVS § 5 lõikes 5, mida käesoleva eelnõu punkti 2 kohaselt täiendatakse, kuna määruse 1071/2009 artiklile 14a on vajalik lisada sellesse loetellu ka töövõtja. Kuna Eestis on ühenduse tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja kohustusega hõlmatud ka tasulised riigisisised veoseveod üle 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto ja autorongiga, siis tuleb veose saatjal, ekspedeerijal ja töövõtjal nii riigisisese kui rahvusvahelise

veoseveo kui ka kabotaažveo tellimisel eelnevalt kontrollima, et ettevõtjal on nõutav tegevusluba (Eesti või Euroopa Liidu või Euroopa Majanduspiirkonna vedaja) või õigus veoseveo tegevusalal tegutseda (kolmanda riigi ettevõtja). Lisaks eelnevale peab veose saatja, ekspedeerija ja töövõtja kabotaažveo tellimisel olema teadlik, et järgitakse kabotaažvedudel kehtivaid reegleid. Kabotaažvedude reeglid on kehtestatud määruse 1071/2009 artiklites 8 ja 9 ning AutoVS-s tehakse nendele nõuetele viide §-s 32. Näiteks, kui veose saatja, ekspedeerija või töövõtja tellib kabotaažveo teenuse Läti vedajalt ning selle tellimuse kohaselt teeb Läti vedaja Eesti territooriumil pärast rahvusvahelist veosevedu rohkem kabotaažvedusid kui kolm vedu ja/või pikema perioodi jooksul kui seitse päeva, siis lasub vastutus selle õigusrikkumise eest nii Läti vedajal/autojuhil kui need kabotaažveod tellinud veose saatjal, ekspedeerijal või töövõtjal. Õigusrikkumise tuvastamisel on riikliku järelevalve teostajal võimalik veose saatja kindlaks teha koheselt teel toimuva kontrolli käigus, kuna vedaja on kohustatud esitama veodokumendi ning sellele on kohustuslik kanda veose saatja nimi ja aadress. Ekspedeerija ja töövõtja kui veo tellijate kindlakstegemise teel toimuva kontrolli käigus on keerulisem ning järelevalve teostajale põhjalikumat uurimist näiteks üldmenetluse raames. Rahatrahv veose saatjale, ekspedeerijale ja töövõtjale nõuetele mittevastava veoseveo tellimise eest on kuni 200 trahviühikut ning kui selle teo paneb toime juriidiline isik, siis on rahatrahv 13 000 eurot. Nimetatud rahatrahvi määrade kehtestamisel on arvestatud sarnaste rikkumiste eest vedajale AutoVS-s sätestatud rahatrahvide määradega (§-d 53, 55, 56, 60 ja 65).

Paragrahvis 72<sup>2</sup> kehtestatakse rahatrahv autojuhile veodokumendi esitamata jätmise või veodokumendi täitmise nõuete rikkumise korral. Kuna käesoleva eelnõu kohaselt täiendatakse AutoVS §-i 29 lõigetega 3 ja 4, milles kehtestatakse autojuhile veodokumendi kaasas olemise ja järelevalveametnikule kontrollimiseks esitamise kohustus (lõige 3) ning veodokumendile kantavad vähimad andmed (lõige 4), siis nende nõuete rikkumise eest on vastutav ka autojuht. Autojuht peab veenduma, et veosevedu alustades on tal kaasas nõuetekohane veodokument ning selle puudumisest koheselt vedajat või veose saatjat/ekspedeerijat informeerima. Reeglina on veodokumendi koostaja veose saatja või ekspedeerija, kes peab veose üleandmisel andma vedajale/autojuhile kaasa veodokumendi nii vedaja kui saaja jaoks. Selle nõude rikkumise osas on vastav karistus kehtestatud veose saatjale ja ekspedeerijale AutoVS §-s 72. Kuna põhiline vastutus veodokumendi olemasolu eest lasub veose saatjale või ekspedeerijale, siis on ka rahatrahvi maksimaalne määr neile kõrgem – kuni 200 trahviühikut ja juriidilise isiku puhul kuni 13 000 eurot. Kuna autojuht peab veenduma, et tal on nõutav veodokument veoseveo teostamisel kaasas ning nõuetekohaselt täidetud, siis tema vastutus võrreldes veose saatja või ekspedeerija vastutusega on väiksem ning seetõttu kehtestatakse rahatrahvi määra suuruseks autojuhile kuni 100 trahviühikut.

**AutoVS § 73 punkte 1 ja 2** täiendatakse selliselt, et eelnõu alusel vastutusallasse lisatava kahe karistusparagrahvi (§ 72<sup>1</sup> ja 72<sup>2</sup>) osas on väärtegade kohtuvälisteks menetlejateks Politsei- ja Piirivalveamet ning Maksu- ja Tolliamet. Mõlemad asutused on ka §-des 72<sup>1</sup> ja 72<sup>2</sup> nimetatud dokumentide osas riikliku järelevalve teostajad.

**Paragrahviga 2** sätestatakse ELTTS muutmine. Paragrahv koosneb 14 punktist.

**ELTTS § 2 lõige 2<sup>1</sup> tunnistatakse kehtetuks**, kuna direktiivi 2020/1057 kohaselt tuleb reguleerimisala laiendada ka autoveosektorile, mille seni kehtinud säte välistas. Direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõikest 1 tuleneva reguleerimisala muudatusega tagatakse ELTTS-s direktiivi 96/71/EÜ rakendamine autoveosektori põhisel, kus autoveosektori töötajate suurt liikuvust arvestavalt leitakse tasakaal sõidukijuhtide sotsiaalkaitse ja autoveoettevõtjate piiriüleste teenuste osutamise vabaduse vahel. Samuti tagatakse direktiivi 96/71/EÜ sätete rakendamist käsitleva direktiivi 2014/67/EL kohaldatavus.

**ELTTS-i täiendatakse §-ga 2<sup>1</sup>**, millega sätestatakse direktiivist 2020/1057 tulenevad autoveosektori põhised erinormid, millega kaasnevad teatavad kohustused ja erandid.

Direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõike 2 kohaselt kuulub sõidukijuht lähetusnõuete kohaldamisalasse, kui tööandjale laieneb direktiivi 96/71/EÜ artikli 1 lõike 3 punktis a osutatud riikidevahelise meetme kohustus (ELTTS-s vaste § 2 lg 1 punkt 1).

Sellest lähtuvalt on autoveosektori põhised lähetusnormid kohaldatavad vaid juhul, kui ettevõtja lähetab töötajad teise liikmesriigi territooriumile oma nimel ja juhtimisel lepingu alusel, mis on sõlmitud lähetava ettevõtja ja kõnealuses teises liikmesriigis tegutseva lepinguosalise vahel, kellele teenused on mõeldud, kui lähetav ettevõtja ja töötaja on lähetamise ajaks sõlminud töösuhte. Ülejäänud meetmed, direktiivi 96/71/EÜ artikli 1 lõike 3 punkt b ja c, mis käsitlevad teises riigis kontsernis või tööjõuvahenduse kaudu töötamist ning mis on üle võetud ELTTS-s § 2 lg 1 punktidega 2 ja 3, ei kuulu direktiivi 2020/1057 kohaldamisalasse, seega ei kohaldata autoveosektori põhiseid erinorme. Nendel juhtudel kohaldatakse ELTTS-i üldiseid kehtivaid sätteid.

Lisaks on praktikas sätte kohaldatavuse hindamise juures oluline jälgida direktiiv 96/71/EÜ artikkel 1 lõike 3 punkti a meetme käsitlust, mille kohaselt on eelduseks leping, mis on sõlmitud lähetava ettevõtja ja kõnealuses liikmesriigis tegutseva lepinguosalise vahel, kellele teenused on mõeldud. Nimelt transpordisektori iseärasusi arvestades ei pruugi lähetatava riigi ja vastuvõtva riigi ettevõtjal olla omavahelist teenuslepingut. Transporditeenuse lepinguline suhe võib olla sõlmitud veose saatja ettevõtte ja logistikaettevõtte vahel ning sama logistikaettevõtte ja transpordiettevõtte vahel, kusjuures ei saa välistada, et logistikaettevõtte võib asuda vastuvõtvast riigis. Sellise teenuslepingulise mudeli puhul ei rakendu direktiivi 2020/1057 sätted.

Lõige 1 kehtestab autoveosektorile direktiivist 2020/1057 tulenevad erandid, mille suhtes ei rakendu seaduse kohaldamisala.

Punkti 1 kohaselt ei kohaldata seadusest tulenevaid nõudeid kahepoolsele veole. Kuna direktiiv 2020/1057 artikkel 1 lõiked 3 ja 4 käsitlevad veoliigi iseärasuste tõttu kahepoolse veo mõistet veoseveol ja sõitjateveol erinevalt, siis vastavalt on mõisted üle võetud käesoleva paragrahvi lõigetega 3 ja 4.

Autoveo liikuvat laadi arvestades ei lähetata sõidukijuhte üldiselt teise liikmesriiki pikaajaliste teenuslepingute alusel nagu võib olla tavaks mõnes muus sektorites. Seetõttu täpsustatakse, millistel juhtudel ei kehti lähetatud sõidukijuhtide suhtes direktiivi 96/71/EÜ ja seega ka ELTTS lähetamist käsitlevad sätted. Eelkõige on määravaks seos, mis on sõidukijuhil osutatava teenuse ja vastuvõtva riigi territooriumiga. Kui sõidukijuht teeb kahepoolseid vedusid ettevõtja asukohariigist teise liikmesriigi või kolmanda riigi territooriumile või tagasi asukohariiki, on teenuse iseloom tihedalt seotud selle asukohariigiga, mitte vastuvõtva riigiga. Sellest tulenevalt lähetusnõudeid kahepoolsetel vedudel ei kohaldata.

Punkt 2 võtab üle direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõike 5, mille kohaselt transiitveo korral ei kehti lähetamist käsitlevad sätted. Transiitveo puhul läbib sõidukijuht riiki ilma kaupa peale või maha laadimata või reisijaid peale võtmata või neil väljuda laskmata ning seetõttu ei ole sõidukijuhi tegevuse ja läbitud liikmesriigi vahel olulist seost. Kohaldamisala ei muuda ka näiteks sõidukijuhi hügieenilistel põhjustel tehtud peatused.

Punkt 3 sätestab kahepoolse veoseveo erandile direktiivi 2020/1057 artikkel 1 lõike 3 kolmandast lõigust tulenevad täiendavad õigused ja tingimused. Üle võetava direktiivi sätte

eesmärk on eelkõige lähetusnormide kohaldamisel luua tingimus kahepoolse veo erandile. Direktiiv peab võimalikuks, et juht teeb mitmeid kahepoolseid vedusid ühe teekonna jooksul. Konkreetse sättega kehtestatakse teekonnal lubatud täiendavate veoselaadimisele piirarv. Sättest tulenev üks täiendav laadimine võib toimuda asukohariigi ja vastuvõtva riigi teekonnal ja/või üks laadimine tagasi suunal. Selgitavalt tuleb lisada, et vastuvõtva riigi suunalisel veol on lubatud teha üks mahalaadimine ja lisaks ka üks pealelaadimine. Seejuures on oluline, et maha- ja pealelaadimine ei toimu ühes ja samas riigis. Sama õigus kehtib ka asukohariigi tagasisuunalisel veol. Kusjuures vastuvõtva riigi suunalisel veol ära kasutatud täiendav veoselaadimise õigus ei mõjuta tagasisuunalisel veol täiendava veoselaadimise õigust.

Punkt 4 täiendab punktis 3 käsitletud täiendavate veoselaadimiste õigust ja võtab üle direktiivi 2020/1057/EL artikkel 1 lõike 3 neljanda lõigu sätteid. Kui vastuvõtva riigi suunalisel veol ei kasutatud ära täiendava veoselaadimise õigust, siis asukohta liikmesriigi tagasisuunalisel veol on vastavaid täiendavaid veoselaadimisi õigus teha kaks korda. Näiteks Soome - Saksa – Soome kahepoolsel veol, kus Soome – Saksa teekonnal vahepealseid veoselaadimisi ei teostatud on lubatud Saksa – Soome teekonnal näiteks järgnev: üks pealelaadimine Poolas, üks mahalaadimine Leedus, üks pealelaadimine Lätis ja üks mahalaadimine Eestis.

Punkt 5 sätestab kahepoolse sõitjateveo erandile direktiivi 2020/1057 artikkel 1 lõike 4 kolmandast lõigust tulenevad täiendavad õigused ja tingimused.

Üle võetava sätte eesmärk ja tingimused on samad mis punkti 3 juures kajastatud. Veose laadi iseärasustele vastavalt on lubatud asukohariigi ja vastuvõtva riigi suunalisel teekonnal sõitjaid peale võtta ja/või lubada väljuda üks kord. Sama õigus kehtib ka asukohariigi tagasisuunalisel veol.

Lõiked 2 ja 3 võtavad üle direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõike 3 teise lõigu ja lõike 4 teise lõigu sätteid, millega luuakse kahepoolsele veoseveole ja sõitjateveole mõiste.

Kahepoolse veoseveo mõiste hõlmab ka direktiivi 2020/1057 artikkel 1 lõikest 6 tulenevat kombineeritud veo maantee etapi erandit. Sätte kohaselt ei kehti teatava erisusega lähetatud sõidukijuhtide suhtes direktiivi 96/71/EÜ lähetamist käsitlevad nõuded, kui teostatakse AutoVS § 33 kohast kombineeritud veo maantee etappi. Kombineeritud vedu AutoVS § 33 tähenduses on riikidevaheline vedu, kus veo algetapil kasutatakse maanteed ja lõppetapil sama saatedokumendi alusel raudteed, siseveeteed või mereteed või vastupidi ning veo alg- ja lõpp-punkti vaheline kaugus otsejoones mõõdetuna on üle 100 kilomeetri. Kõnealune erand kehtib vaid juhul, kui maantee etapp kujutab endast kahepoolset vedu, st sadam või raudteejaam, kus toimub sõidukile peale või maha laadimine, paikneb autoveoettevõtte asukohariigis. Kui laevalt või rongilt sõidukile laetud veos laaditakse maha samas riigis või emba kumba laadimine toimub riigis, mis ei ole autoveoettevõtte asukohariik, kohalduvad ELTTS-i lähetamist käsitlevad sätteid eranditult.

**ELTTS § 2<sup>1</sup> lõike 2 punkte 3–5 muudetakse.** Punktides 3–5 käsitletud täiendavad veoselaadimised või sõitjate peale võtmine või maha lubamine on vastavalt direktiivi 2020/1057 artikkel 1 lõike 3 viiendale lõigule ja lõike 4 neljandale lõigule lubatud vaid juhul, kui sõiduk on varustatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 165/2014 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta ning muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist artiklite 8, 9 ja 10 kohase aruka sõidumeerikuga (SMART 2). Selle sätte ülemineku periood on 2 aastat alates vastava sõidumeeriku versiooni rakendusakti vastuvõtmisest. Komisjonil on rakendusakti vastuvõtmise tähtajaks 21.08.2021. Jõustumise

kuupäev võib muutuda, kui komisjon jõustab rakendusakti tähtajast varem või hiljem. Orienteeruv ülemineku tähtaeg on 21.08.23, mis on eraldi toodud ka eelnõu jõustumise sätetes.

**ELTTS § 5 lõige 1<sup>1</sup> tunnistatakse kehtetuks** seoses direktiivi 2020/1057 üle võtmisega, mille kohaselt laiendatakse direktiivist 96/71/EÜ tulenevate töötingimuste tagamise kohustus ka autoveosektoris. Selgitavalt tuleb lisada, et töötingimuste loetelus autoveosektorile erandeid ei kehtestata, seega töandjal on kohustus tagada kõik ELTTS § 5 lg 1 tulenevad töötingimused. Seni kehtinud normi kohaselt oli töandjal lähetatud autoveosektori töötajale kohustus tagada ainult Eestis kehtestatud töötasu alammäära.

**ELTTS §-i 5 täiendatakse lõigetega 1<sup>2</sup> ja 1<sup>3</sup>.** Lõikega 1<sup>2</sup> kohustatakse tulenevalt direktiivi 2020/1057 artikli 8 teisest lõigust töandjat juhendama sõidukijuhti tema õiguste ja kohustuste osas. Juhendamine peab hõlmama sätteid, millal kuulub juht lähetusreeglite alla ja millal mitte, ning milliseid dokumente peab lähetuse ajal kaasas kandma.

Lõikega 1<sup>3</sup> luuakse veose saatjatele, ekspediitoritele ja töövõtjatele üldkohustus tagada, et tellitud teenusega ei kaasne seaduse rikkumisi. Sätte vajalikus tuleneb direktiivi 2020/1057 artikli 5 lõikest 1, mille kohaselt peab liikmesriik kehtestama õigusnormid karistuse määramiseks ka veose saatjatele, ekspediitoritele ja töövõtjatele. Samas direktiivis nimetatud subjektidele tegutsemis- või keelunormi ei kehtesta. Seega antud kohustusnormi kehtestamisega tagatakse õiguskorrektne vastutusala kohaldamise võimalus ELTTS § 9<sup>1</sup> lg 1<sup>1</sup> alusel. Selgitavalt tuleb lisada, et § 9<sup>1</sup> lg 1<sup>1</sup> kirjeldava dispositsiooniga on täpsustatud käitumise iseloomulike tunnuseid, mille kohaselt ka käesoleva paragrahvi lõikes sisalduv kohustusnorm eelkõige eeldab neid tegevusi, kus veose saatja, ekspedeerija või töövõtja veotellimus saab mõjutada sõidukijuhtidele töötingimuste tagamist. Näiteks keelatud on teadlikult odavama, kiirema vms teenuse tellimine, millega kaasneb sõidukijuhile sotsiaalkaitse riive.

**ELTTS §-i 5<sup>1</sup> täiendatakse lõigetega 1<sup>1</sup> ja 1<sup>2</sup>,** millega ühtlustatakse EL-i üleselt autoveosektori erisusi arvestavalt haldus ja järelevalvemeetmeid ja mis tuleneb direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõike 11 esimese lõigu punktist a. Eesmärgiga hõlbustada lähetamisalaste nõuete täitmise kontrollimist, peavad autoveoettevõtjad sõidukijuhtide lähetamisel saatma liikmesriigi pädevatele asutustele lähetussdeklaratsiooni. Lähetusdeklaratsioon on ka seni muudes valdkondades lähetatud töötajate suhtes kohustuslik olnud ja on ka edaspidi, ent nende nõuetega puudub EL-i ülene ühtne vorm ja käsitus ning on põhjustanud ettevõttele ebamõistlikult suurt halduskoormust. Et vähendada autoveoettevõtjate halduskoormust, on eesmärgiks lähetusdeklaratsioonide saatmine ja uuendamine lihtsamaks muuta. Seepärast on ühelt poolt antud komisjonile kohustus luua autoveoettevõtjatele kättesaadav mitmekeelne IMI-ga ühendatud avalik liides, mille kaudu nad saaksid esitada ja uuendada lähetusteavet ning esitada IMI-sse vajaduse korral muid vajalikke dokumente, teisalt on pandud ettevõtetele kohustus kõnealust infosüsteemi kasutada.

Lisaks on tulenevalt direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõike 11 esimese lõigu punktist b töandjal kohustus tagada, et sõidukijuhi käsutuses on ning et sõidukijuht säilitab ja teeb teedel korraldatava kontrolli käigus kättesaadavaks paber kandjal või elektroonilisel kujul IMI-st pärineva lähetusdeklaratsiooni koopia.

**ELTTS § 5<sup>1</sup> lõiget 2 muudetakse.** Kehtiv säte käsitleb lähetuse eelselt andmete esitamise vormi ja ajakohastamise kohustust. Lõike muutmisega laiendatakse kohustust ka sõidukijuhtide lähetamisele vastavalt direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõike 11 esimese lõigu punktile b ja lõikele 12. Vastavaid toiminguid tuleb teha IMI avaliku liidese kaudu.

**ELTTS §-i 5<sup>1</sup> täiendatakse lõigetega 4<sup>1</sup> ja 4<sup>2</sup>.** Lõikega 4<sup>1</sup> võetakse üle direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõike 11 esimesest ja teisest lõigust tulenev dokumentide ja tõendite loetelu, mis tuleb sõidukijuhtide lähetuse korral Tööinspeksiooni nõudmisel järelevalve teostamiseks esitada. Sättega on hõlmatud nii riikliku järelevalve teostamise eesmärk, kui ka direktiivi 2020/1057 artikkel 1 lõikest 11 tulenev vajadus tagada liikmesriikide vastastikune koostööd, mille kohaselt asukohariigi pädev asutus on kohustatud vastuvõtvale liikmesriigile taotluse korral edastama lähetusega seonduvad tõendid. Seejuures järelevalve teostajaks jääb ikkagi koostöö palve esitanud vastuvõtva liikmesriigi pädev asutus, mitte Tööinspeksioon. Sellest tulenevalt on sätte eesmärk tagada Tööinspeksioonile vajalike tõendite küsimise õigus ka väljaspool riiklikku järelevalvet. Selgitavalt tuleb lisada, et antud vajadus tekib olukorras, kus Eesti autoveoettevõtte jätab vastuvõtva liikmesriigi pädevale asutusele küsitud tõendid kaheksa nädala jooksul esitamata.

Lõikega 4<sup>2</sup> sätestatakse direktiivi 2020/1057 artikli 1 lõike 11 teisest lõigust tulenevalt järelevalve teostamiseks sõidukijuhtide lähetusega seonduvate dokumentide esitamise erisus. Sätte kohaselt on tööandja kohustatud Tööinspeksioonile vajalikud dokumendid esitama kaheksa nädala jooksul, seejuures peab seda tegema IMI avaliku liidese kaudu.

**Paragrahvi 5<sup>3</sup> täiendamine lõikega 3<sup>1</sup>,** millega sätestatakse sõidukijuhtide lähetuse ajaline kestvus vastavalt direktiivi 2020/1057 artikkel 1 lõikele 8, millest tulenevalt autoveoettevõtte tagab lähetatud sõidukijuhile ELTTS kohased töötingimused ainult Eesti territooriumil viibimise aja ulatuses. Korduvatel lähetusjuhtumitel ei liideta eelnevaid lähetusi, mis välistab ELTTS-st tulenevad pikaajalise lähetuse nõuete kohaldamise.

**ELTTS § 7<sup>1</sup> lõiget 3 muudetakse.** Muudatus on normitehniline, kuivõrd seaduses tuleb normitehnika reeglite järgi lühend märkida esimesse sättesse, kus lühendit kasutatakse, tuli tõsta lühend § 7<sup>1</sup> juurest ümber § 5<sup>1</sup> lõikesse 1<sup>1</sup>, mis esimest korda siseturu infosüsteemi muudatustega mainib ja on asukohaliselt seaduses eespool. Sellest tulenevalt tuleb §-st 7<sup>1</sup> jätta vastav tekstiosa välja.

**ELTTS §-i 9<sup>1</sup> täiendatakse lõikega 1<sup>1</sup>.** Sätte vajalikkus tuleneb direktiivi 2020/1057 artikli 5 lõikest 1, mille kohaselt peab liikmesriik direktiivi sätete rikkumiste osas kehtestama õigusnormid karistuse määramiseks ka veose saatjatele, ekspediitoritele ja töövõtjatele. Direktiiv ise jääb üldsõnaliselt ja nimetatud subjektidele tegutsemis- või keelukohustust ei nimeta. Direktiivi seletava osa kohaselt on erisätete üldeesmärk luua ohutu, tõhus ja sotsiaalselt vastutustundlik autovedude sektor, millest tulenevalt on vaja ühelt poolt tagada sõidukijuhtidele nõuetekohased töötingimused ja sotsiaalkaitse ning teiselt poolt ettevõtjatele ning autoveoettevõtjatele sobilikud äritegevuse ja ausa konkurentsi tingimused. Vaatamata direktiivi üldsõnalisusele tuleb keskenduda pigem töötingimuste kaitsele. Veose saatjatele, ekspediitoritele ja töövõtjatele vastutusala laiendamisel ongi lähtutud otsesest sotsiaalkaitse riive võimalusest. Näiteks veoteenust tellinud veosesaatja ja autoveoettevõtte on teenuse kokkuleppes võimalikuks pidanud sõidukijuhi töötingimuste eiramist, kuid ei rakenda rikkumise ära hoidmiseks vajalikke meetmeid. Autoveoettevõtjale pandud halduskohustuste rikkumise (näiteks deklaratsiooni ebakorrektnes või mitte tähtaegne täitmine või teiste veoteenuse tellijatega seotud täiendavate laadimiskordade piirarvu ületamine või töötasu mitte maksmine jms) osas puudub veose saatjatel, ekspediitoritel ja töövõtjatel kontrolli ja sekkumise võimalus, seega ei saa neile seadusevastast tegu inkrimineerida.

Sama paragrahvi kehtiva lõike 2 selgituseks tuleb märkida, et juriidilise isiku vastutusala hõlmab nii lõikes 1 kui lõikes 1<sup>1</sup> teokirjeldust.

**ELTTS § 9<sup>1</sup> lõiget 2 muudetakse**, et täita direktiivi 2020/1057 artikli 5 lõikest 2 tulenev nõue, mille kohaselt peavad olema tagatud õiguslikud meetmed tõhusate, proportsionaalsete, hoiatavate ja mittediskrimineerivate karistuste määramiseks. Kehtiva seaduse alusel on juriidilise isiku karistus andmete esitamata jätmise korral 32 000 eurot ning töötingimuste kohaldamata jätmise korral 3200 eurot. Karistuste ühtlustamise tagamiseks muudetakse ka töötingimuste kohaldamata jätmise korral juriidilise isiku karistuse suuruseks 32 000 eurot.

**ELTTS § 9<sup>3</sup> lõiget 1 muudetakse**. Muudatus on normitehniline. Kuna sõidukijuhtide lähetamisel on kehtestatud andmete esitamine eraldi lõikega, siis dispositsiooni lisatakse ka § 5<sup>1</sup> lõige 1<sup>1</sup>.

**ELTTS normitehnilist märkust** muudetakse ja lisatakse viide direktiivile 2020/1057.

**Paragrahvida 3** sätestatakse liiklusseaduse muutmine, milles tunnistatakse kehtetuks § 88 lõige 6, kuna selles sättes toodud veose saatedokumentide (AutoVS-s nimetatakse veodokumendiks) nõue kehtestatakse käesoleva eelnõu alusel AutoVS § 29 lõikes 3 ning muudetakse seaduse normitehnilist märkust. Normitehnilise märkuse muutmine on tingitud asjaolust, et direktiiviga 2020/1057 artikli 2 punktiga 1 muudetakse seaduse normitehnilises märkuses viidatud direktiivi 2006/22 pealkirja.

**Paragrahvida 4** sätestatakse ÜTS muutmine. Paragrahv koosneb 7 punktist.

**ÜTS § 43 lõigetes 4 ja 5** tehakse muudatused tulenevalt määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 4a alapunktist i, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1071/2009 artikli 6 lõike 1 teist lõiku. Selle määruse muudatuse kohaselt tuleb liikmesriikidel hakata tegevusloa taotlemisel igakordselt ja tegevusloa kehtivusperioodil (vastavalt vedaja riskihindamisele) kontrollima lisaks ettevõtjale ja veokorraldusjuhile ka ettevõtte tegevjuhi vastavust hea maine nõudele. Määruse 2020/1055 tekstis kasutatakse küll sõna „tegevdirektor“, kuid kuna Eesti seadustes kasutatakse sagedamini terminit „tegevjuht“, siis kasutatakse „tegevdirektori“ asemel terminit „tegevjuht“, kes on ettevõtet juhtima õigustatud isik. Tegevjuhi vastavust hea maine nõudele kontrollib tegevusloa andja karistusregistrist.

**ÜTS § 43 lg 6** muudatusega täiendatakse kehtivat lõiget tulenevalt eelmises punktist toodud põhjustel ka tegevjuhi lisamisega ning kustutatakse määruse 1071/2009 artikli 6 lõikele 2 viitamise juurest ära tekstosa „punkti a teise ja kolmanda lõigu“, kuna määrusega 2020/1055 viidatud artiklit muudetakse, jättes senise punkti a lõike 2 tekstiks ja moodustades punktist b lõike 2a. Olulist sisulist muudatust eelnimetatud ümberkorraldused kaasa ei too. Uuena lisatakse senise lõike 6 teksti täiendus, mille kohaselt kantakse otsuse, millega tuvastatakse, et hea maine kaotamine oleks ebaproportsionaalne, põhjendused LJVIS-i. Täiendus tuleb määruse 2020/1055 artikli 1 punktist 4b, millega muudetakse määruse 1071/2009 artikli 6 lõiget 2 ja mille kohaselt tuleb liikmesriigil kanda riiklikku registrisse sellise otsuse põhjendused, kui raskete autoveoalaste õigusrikkumiste eest määratud karistuste tõttu alustatud haldusmenetluse tulemusena otsustatakse, et veokorraldusjuhi või vedaja hea maine kaotamine oleks ebaproportsionaalne. LS § 200<sup>2</sup> kohaselt kantakse raskete autoveoalaste õigusrikkumiste andmed LJVIS-i ning nendest andmetest lähtuvalt alustatakse ka hea maine hindamise osas haldusmenetlusi. Kuna määruse 1071/2009 artikli 6 lõike 2 muudatuse kohaselt tuleb selliste haldusmenetluste otsuste põhjendused kanda liikmesriigi riiklikusse registrisse, siis on otstarbekas ja asjakohane, et vastavaks registriks Eestis on LJVIS. Seoses läbiviidavate haldusmenetlustega on LJVIS-is loodud vedajate riskihindamise võimalused tulenevalt süsteemi sisestatud raskete autoveoalaste rikkumiste andmetest ning seaduse muudatuse jõustumisel arendatakse sellele juurde ka haldusmenetluse otsuse põhjenduste lisamise võimalus.



**ÜTS § 43 lõikes 8** täiendatakse viiteid määruse 1071/2009 artikli 7 lõigetele, kuna määruse 2020/1055 artikli 1 punktiga 3 lisatakse sellesse lõige 2a. Viide nimetatud lõikele puudutab erandit, mille kohaselt võib tegevusloa kinnitatud ära kirja andja ettevõtja majandusaasta aruande puudumisel nõustuda, et ettevõtja tõendab oma finantssuutlikkust tõendiga, milleks on näiteks pangatagatis või muu selles lõikes kirjeldatud tõend, mis tõendab, et ettevõtja käsutuses on sama määruse artikli 7 lõikes 1 märgitud summad.

**ÜTS § 46 lõiget 1 täiendatakse punktiga 2<sup>1</sup>**, mille kohaselt tuleb tegevusloa taotlejal esitada tegevusloa andjale ettevõtte tegevjuhi nimi. Kui ettevõtte tegevjuht ja veokorraldusjuht ei ole sama isik, siis tuleb lisaks nimele esitada tegevjuhi isikukood või selle puudumisel sünniaeg ning kontaktandmed (telefoninumber ja elektronposti aadress). Muudatus tuleneb määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 4a alapunktist i, millega määruse 1071/2009 artikli 6 lõike 1 teist lõiku ja mille kohaselt tuleb tegevusloa taotlemisel igakordselt ja tegevusloa kehtivusperioodil (vastavalt vedaja riskihindamisele) kontrollida ka ettevõtte tegevjuhi vastavust hea maine nõudele. Kuna tegevjuht ja veokorraldusjuht on sama isik ja kuna veokorraldusjuhi kohta nõutakse andmeid punkti 5 kohaselt, siis neid tegevjuhi osas täiendavalt esitama ei pea.

**ÜTS § 77 lõiget 1** täiendatakse nõudega kanda majandustegevuse registrisse ka tegevjuhi andmed. Nende andmete registrisse lisamine on vajalik, kuna tegevusloa menetlusprotsessis tuleb igakordselt kontrollida tegevjuhi vastavust hea maine nõudele ning see kontroll toimub Eesti isikukoodiga tegevjuhi puhul majandustegevuse registris arendatud x-tee päringuga karistusregistrist. Kui tegevjuhil ei ole Eesti isikukoodi ning tema põhiline elukoht on mõnes teises riigis, siis tuleb sellel tegevjuhil esitada tegevusloa andjale kontrollimiseks teise riigi karistusregistri väljavõte. Kuna tegevjuhi vastavust hea maine nõudele võidakse kontrollida ka tegevusloa kehtivusperioodi jooksul vastavalt vedaja riskihindamisele (kui vedaja korraldatud veosevedudel tuvastatakse korduvaid raskeid autoveoalaseid õigusrikkumisi), siis on oluline, et tegevjuhi andmed on kantud majandustegevuse registrisse ning tema vastavust hea maine nõudele on võimalik x-tee päringuga karistusregistrist kontrollida. See muudatus on tingitud ÜTS § 43 lõigetes 4 ja 5 tehtavatest muudatustest, mille kohaselt tuleb hakata hea maine nõudele vastavust kontrollima ka vedaja tegevjuhi osas.

**ÜTS §-i 77 täiendatakse lõikega 3**, mille kohaselt kantakse majandustegevuse registrisse ka vedaja juures töötavate inimeste arv iga aasta 31. detsembri seisuga, mis tuleneb määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 12a alapunktist ii, millega muudetakse määruse 1071/2009 artikli 16 lõiget 2. Nimelt on nimetatud artikli lõiget 2 täiendatud punktiga h, millega kohustatakse liikmesriike kandma vedajate riiklikusse elektroonilisse registrisse eelmise kalendriaasta 31. detsembril vedaja juures töötanud inimeste arv, mis kantakse registrisse hiljemalt iga aasta 31. märtsiks. Selle nõude eesmärk on võidelda nn riulifirmade vastu ning üks parameeter, mille osas saab seda kontrollida, on veoettevõttes töötavate inimeste arv. Kuna Eestis kantakse vedajate andmed, mis on sätestatud määruse 1071/2009 artikli 16 lõike 2 punktides a kuni d, majandustegevuse registrisse, siis on asjakohane, et ka nimetatud määruse artikli 16 lõike 2 uues punktis h nimetatud töötajate arv kantakse majandustegevuse registrisse. Selle nõude täitmine on kõige otstarbekam lahendada x-tee päringuga majandustegevuse registrist Maksu- ja Tolliameti töötamise registrisse, kuna vastavad andmed on olemas töötamise registris. Päring kõikide vedajate osas hakkaks toimuma üks kord aastas kokkulepitud ajal/aegadel, et iga aasta 31. märtsiks oleksid need andmed majandustegevuse registris uuendatud. Selline registrite vaheline x-tee lahendus võimaldab vabastada vedajad kohustusest hakata neid andmeid majandustegevuse registrile või tegevusloa andjale iga-aastaselt esitama. Nimetatud andmed iga vedaja kohta on vajalik kanda majandustegevuse registrisse, kuna nendele andmetele tuleb tagada juurdepääs maanteedel järelevalvet teostavatele ametnikele (nõue sätestatud määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 12a alapunkti iii kolmandas lõigus). Näiteks toimivad praegu

päringud üle-euroopalisest ERRU-süsteemist majandustegevuse registrisse, et edastada Eesti vedaja kehtiva tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja andmed, kui Eesti vedaja kasutuses olevat ja rahvusvahelist vedu teostavat autot kontrollitakse mis tahes Euroopa Liidu liikmesriigi teedel teostatava järelevalve käigus. Sama süsteemi päringutega planeerib Euroopa komisjon hõlmata ka vedaja juures töötavate inimeste arvu ja muud andmed, mis vastavate muudatustega on määruse 1071/2009 artikli 16 lõikesse 2 lisatud.

#### **4. Eelnõu terminoloogia**

Eelnõuga võetakse AutoVS-is ja ÜTS-is kasutusele mõiste „tegevjuht“ ja AutoVS-is „veodokument“. „Tegevjuhi“ mõiste kasutamine tuleneb määrusest 2020/1055 ja mille kohaselt on liikmesriigid alates 21. veebruarist 2022. a kohustatud ühenduse tegevusluba andes ja tegevusloa kehtivusperioodil vastavalt vedaja riskihindamisele kontrollima ka autoveo-ettevõtja tegevjuhi vastavust hea maine nõudele. Eelpool nimetatud määruse eestikeelses tekstis kasutatakse selle isiku puhul sõna „tegevdirektor“, kuid kuna Eesti teistes seadustes kasutatakse juba terminit „tegevjuht“, siis kasutatakse seda terminit ka AutoVS-s ja ÜTS-s õigusselguse tagamise eesmärgil. „Tegevjuht“ on ettevõtet juhtima õigustatud isik. „Veodokumendi“ mõiste võetakse AutoVS-s kasutusele mõiste „veose saatedokumendid“ asemel. Mõiste „veose saatedokumendid“ on liiga üldine ja võib hõlmata mis tahes veosega kaasas olevaid dokumente (ka tollivormistuse ja muude ametlike toimingute läbiviimiseks vajalikke dokumente). Seetõttu võetakse AutoVS-s mõiste „veose saatedokumendid“ asemel kasutusele uus mõiste, milleks on „veodokument“ ja lisatakse õigusselguse eesmärgil, et tegemist on dokumendiga, mis tõendab veolepingu sõlmimist. Veodokumendiks on kaupade rahvusvahelise autoveo lepingu konventsioonist (CMR) tulenev saatedokument, võlaõigusseadusest tulenev veokiri, metsamaterjali veol kasutatav veoseleht või muu samalaadne dokument.

#### **5. Eelnõu vastavus Euroopa Liidu õigusele**

Käesoleva eelnõu ELTTS muudatustega võetakse üle Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2016/2370, millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012.

Direktiivi ülevõtmise tähtaeg on 02.02.2022. Direktiivi ülevõtmise vastavustabel on käesoleva seletuskirja lisas.

Eelnõuga tehtavad autoveoseaduse, liiklusseaduse ja ühistranspordiseaduse muudatused on vajalikud, et viia eelnimetatud õigusaktid kooskõlla Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1055, millega muudetakse määruseid (EÜ) nr 1071/2009, (EÜ) nr 1072/2009 ja (EL) nr 1024/2012 eesmärgiga kohandada neid autovedude sektoris toimunud arenguga, sätetega.

#### **6. Seaduse mõjud**

##### **Kavandatavad muudatused**

Eelnõu on algatatud vajadusest üle võtta Euroopa Liidu õigust.

Direktiivi 2020/1057 eesmärk on tagada sõidukijuhtidele nõuetekohased töötingimused ja sotsiaalkaitse ning autoveoettevõtjatele ausa konkurentsi tingimused. Arvestades tööjõu suurt liikuvust autovedude sektoris, on vaja sektoripõhiseid norme, et tagada tasakaal autoveoettevõtjate piiriüleste teenuste osutamise vabaduse, kaupade vaba liikumise ja sõidukijuhtide nõuetekohaste töötingimuste ja sotsiaalkaitse vahel. Lisaks on direktiivi eesmärk

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivide 96/71/EÜ ja 2014/67/EL nõuetekohase kohaldamise tagamine, tugevdada liidu tasandi kontrolli ja koostööd sõidukijuhtide lähetamisega seotud pettuste ära hoidmiseks.

Määrusest 2020/1055 tulenevalt on edaspidi tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja nõudega hõlmatud ka autod ja autorongid, mille lubatud täismass jääb vahemikku üle 2500 kilogrammi kuni 3500 kilogrammi. Nimetatud muudatus mõjutab Eestis nii ettevõtjaid, kes kirjeldatud auto või autorongiga tasulist rahvusvahelist veosevedu korraldavad, kui ka riigiasutusi, kes veosevedude üle riiklikku järelevalvet teostavad või ettevõtjatele tegevuslubade ja nende kinnitatud ära kirjade andmise eest vastutavad. Kuna MKM on volitanud tegevuslubade ja nende kinnitatud ära kirjade andmise mittetulundusühingule ERAA, siis mõjutab see muudatus ka nende töökorraldust. Määrusest 2020/1055 tulenevalt peab hea maine nõudele vastama ka vedaja tegevjuht ning määrus näeb ette vastutuse kehtestamise ka veose saatjale, ekspedeerijale ja töövõtjale, kui nad tellivad nõutele mittevastava veoseveo. Riiulifirmade vastu võitlemise eesmärgil nähakse määrusega 2020/1055 ette, et liikmesriikide vedajate elektroonilistesse registritesse, mis on üle Euroopa ühendatud ühtseks ERRU süsteemiks, peab iga vedaja kohta olema kantud tema juures töötavate inimeste arv, siis selle nõude täitmine lahendatakse Eestis x-tee abil vajalike andmete kandmisega töötamise registrist majandustegevuse registrisse (edaspidi *MTR*). Selline lahendus väldib iga-aastase halduskoormuse teket veoettevõtjatele, kuna vedaja juures töötavate inimeste arvu kohta on andmed olemas maksukorralduse seaduse kohaselt loodud töötamise registris.

Seadusel puudub mõju järgmistes valdkondades: mõju riigi julgeolekule, demograafiline mõju, mõju elu- ja looduskeskkonnale ning mõju regionaalarengule. Seadusega kaasnevatel muudatustel on mõningane sotsiaalne mõju ning mõju majandusele ja riigiasutuste töökorraldusele.

Euroopa Komisjon on direktiivi 2020/1057 kehtestamise põhjusena<sup>1</sup> toonud välja, et aastatel 2015–2017 korraldati õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi raames autovedude sotsiaalõigusnormide ja nende täitmise tagamise järelhindamine, mille tulemuste kohaselt ei aita kehtivad õigusnormid tulemuslikult ja tõhusalt tegeleda töötingimuste halvenemise ja konkurentsi moonutamise riskidega. See on põhjustatud õigusraamistiku vajakajäämistest. Teatavad õigusnormid ei ole selged, sobilikud või neid on keeruline rakendada või nende täitmist tagada, mille tõttu rakendavad liikmesriigid ühiseid õigusnorme erinevalt ja tekib siseturu killustatuse risk. Kohapealsete probleemide analüüsi kohaselt tuleb eelkõige kiiresti tegeleda sellega, et direktiive 96/71/EÜ ja 2014/67/EL tõlgendatakse ja kohaldatakse autoveosektori puhul erinevalt. Direktiivi ettepaneku aluseks olevas mõjuhinnangus järeldatakse, et lähetamis- ja haldusnõuded ei sobi rahvusvahelise autoveosektori sõidukijuhtide töö väga liikuva olemusega. See põhjustab ettevõtjatele ebaproportsionaalselt suure regulatiivse koormuse ja loob põhjendamatud tõkked piirülest teenuste osutamisele. Autoveosektorile lähetamisnormide kehtestamisel tekkivad õiguslikud ja praktilised probleemid toodi esile direktiivi 96/71/EÜ muutmist käsitleva komisjoni 8. märtsi 2016. aasta ettepaneku põhjenduses 10- kuna rahvusvahelise maanteeveo sektoris iseloomustab tööülesandeid suur mobiilsus, tekitab töötajate lähetamist käsitleva direktiivi rakendamine erilisi õiguslikke küsimusi ja raskusi (eriti juhul, kui seos asjaomase liikmesriigiga ei ole piisav). Neid probleeme oleks kõige sobivam lahendada sektoripõhiste õigusaktide ja muude ELi algatustega, mille eesmärk on parandada maanteeveo siseturu toimimist. Seega sätestatakse direktiivis ühtne lähenemisviis, et tegeleda sõidukijuhtide nõutele mittevastavatest töötingimustest (sealhulgas tööhõivetingimustest) tekkivate riskidega ning samal ajal vähendada ettevõtjate liigset regulatiivset koormust ja vältida konkurentsimoonutusi.

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex%3A52017PC0278>

Üldeesmärk on leida tasakaal autjuhtide nõuetekohaste töötingimuste ja ettevõtjate piiriüleste teenuste osutamise vabaduse vahel. Ettepanekuga proovitakse suurendada õigusaktide tulemuslikkust ja vähendada ettevõtjate regulatiivset koormust, mis on ka õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi eesmärgid. Seda tehakse peamiselt lihtsustades õigusnorme ja kohandades neid sektori erivajadustele ning kasutades tõhusamalt ühtsamaid täitmise tagamise vahendeid ja andmebaase. Kuigi riigi ametiasutuste täitmise tagamise kulud suurenevad eeldatavasti mõnevõrra, on see põhjendatud, kuna paranevad sõidukijuhtide töötingimused ja ettevõtjate äritingimused, mis võimaldab säästa nõuetele mittevastavusega seotud kulusid. Ettepanekuga muudetakse täitmise tagamine ka tõhusamaks, näiteks suurendades riskiastme hindamise süsteemide kasutamist, et kontrollida nõuetele mittevastavaid ettevõtjaid. Ettepanekuga ei tehta erandit mikroettevõtjatele, kuna see põhjustaks ebavõrdsete konkurentsitingimuste ja töötingimuste riski.

Määruse 2020/1055 juures on Euroopa Komisjon välja toonud<sup>2</sup>, et aastatel 2014–2015 tehti määruste 1071/2009 ja 1072/2009 järelhindamine ning leiti, et määrused on olnud ainult osaliselt tulemuslikud, et saavutada nendega seatud esialgne eesmärk luua turul sobivad konkurentsitingimused. Peamised raskused olid seotud eeskirjade puudustega ja nende täitmise tagamisega ja need puudused tuleb parandada. Komisjoni hinnangul aitab määrus otseselt kaasa integreerituma ja õiglasema ühtse turu edendamisele ja selle põhieesmärk on parandada veelgi autoveo ühtset turgu muudatustega, millega kavatakse kõrvaldada erinevuste põhjused ja tagada eeskirjade täitmise parem tagamine.

### **Sihtrühm**

Seaduseelnõuga muudetava regulatsiooni sihtrühmaks on autoveosektori ettevõtjad, Eestisse lähetatud sõidukijuhid ning riiklikke järelevalvet tegevad asutused Tööinspektsioon ning Politsei- ja Piirivalveamet.

### **Kaasnevad mõjud**

**Kavandatav muudatus 1:** Rahvusvahelisel tasulisel veoseveol kasutatava üle 2500 kg kuni 3500 kg lubatud täismassiga auto või autorongi hõlmamine ühenduse tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirjaga.

**Mõju valdkond 1:** Mõju ettevõtluskeskkonnale ja ettevõtete tegevusele

**Mõju sihtrühm:** Eesti vedajad, kes korraldavad rahvusvahelist tasulist veosevedu üle 2500 kg kuni 3500 kg lubatud täismassiga auto või autorongiga ning Euroopa Liidu ja Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi ning Šveitsi Konföderatsiooni vedajad, kes korraldavad kirjeldatud auto või autorongiga rahvusvahelist tasulist veosevedu seonduvalt Eestiga või kabotaažvedu Eestis.

**Mõju kirjeldus:** Nõue, mille kohaselt hõlmatakse üle Euroopa Liidu alates 2022. aasta 21. maist tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirjaga rahvusvahelistel tasulistel veosevedudel kasutatavad autod ja autorongid, mille lubatud täismass ületab 2500 kilogrammi, tuleneb määruse 2020/1055 artikli 2 punkti 1 alapunktist b, millega muudetakse määruse 1072/2009 artikli 1 lõiget 5. Praegu kehtib üle Euroopa Liidu (kaasa arvatud Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigid ja Šveitsi konföderatsioon) nõue, et ühenduse tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirjaga on hõlmatud tasuline veosevedu, mida korraldatakse üle 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongiga. Muudatusega soovitakse tegevusloa nõuetega hõlmata ka

<sup>2</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex%3A52017PC0281>

väiksema lubatud täismassiga sõidukeid ning selle piiriks rahvusvahelistel tasulistel veosevedudel on seatud lubatud täismass üle 2500 kilogrammi. Määruse 2020/1055 põhjenduspunktis nr 2 on üle 2500 kilogrammi kuni 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongi tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirjaga hõlmamist põhjendatud selliselt, et kuna ettevõtjate arv, kes kasutavad rahvusvahelistel veosevedudel eelpool kirjeldatud väikeseid tarbesõidukeid, on suurenenud, mille tulemusena on mitmed liikmesriigid otsustanud kohaldada nende ettevõtjate suhtes määruses 1071/2009 sätestatud autoveo-ettevõtja tegevusalale juurdepääsu reegleid, siis seetõttu peaksid tegevusalale juurdepääsu nõuded muutuma kohustuslikuks kõikidele ettevõtjatele, kes rahvusvahelises transpordis üle 2500 kilogrammi lubatud täismassiga autot või autorongi kasutavad. Seega peamine eesmärk on see nõue Euroopa Liidu ja Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriikides ja Šveitsi Konföderatsioonis tasulise rahvusvahelise veoseveo puhul ühtlustada. Euroopa komisjon on selle muudatuse kohta koostanud ka mõjuhinnangu, mille kohaselt ühenduse tegevusloaga kaasnevate reeglite kohaldamine väikestele tarbesõidukitele tekitab ettevõtjatele lisakulusid ehk tegevuskulud kasvavad ligikaudu 4–10%.

Liiklusregistri andmetel on Eestis üle 40 000 N1 kategooria sõiduki (tehniliselt veoseveoks ettenähtud sõidukid), mille lubatud täismass on üle 2500 kilogrammi, kuid mitte üle 3500 kilogrammi. Rahvusvaheliste veoettevõtjate esindusorganisatsiooni ERAA hinnangul võib nendest sõidukitest tasulistel rahvusvahelistel veosevedudel olla kasutusel kuni 10% ehk siis 3000-4000 N1 kategooria sõidukit. Iga Eestis asutatud ettevõtja, kes soovib alates 21. maist 2022. a korraldada rahvusvahelist tasulist veosevedu auto või autorongiga, mille lubatud täismass on üle 2500 kilogrammi, peab taotlema ühenduse tegevusloa ja auto kohta tegevusloa kinnitatud ära kirja. Selliste ettevõtjate arv Eestis võib olla ligikaudu 500, mida võib hinnata keskmise suurusega sihtrühmaks (hetkel on ühenduse tegevusloa veidi üle 3300 Eesti vedajal, kelle kasutuses on ligikaudu 16 100 üle 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto). Seoses selle muudatusega lisanduvad Eestis asutatud ettevõtjale, kes korraldab rahvusvahelist tasulist veosevedu üle 2500 kilogrammi kuni 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongiga kulud, mis on seotud tegevusloa ja auto kohta tegevusloa kinnitatud ära kirja taotlemisega ja selleks kehtestatud nõuetele vastamisega. Kehtiv riigilõiv ühenduse tegevusloa menetlemise eest on 210 eurot ja tegevusloa kinnitatud ära kirja eest 18 eurot. Kuna Eestis väljastab ettevõtjatele ühenduse tegevuslubasid ja selle kinnitatud ära kirja mittetulundusühing ERAA MKM-ga sõlmitud halduslepingu alusel, siis lisandub ettevõtjale ühenduse tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja menetluse tasule ka 20%-line käibemaks. Kuna tegevusloa saamise üheks tingimuseks on, et vedaja peab olema määranud vähemalt ühe veokorraldusjuhi, kes vastutab vedaja juures korraldatavate autovedude eest ning veokorraldusjuht peab olema eelnevalt läbinud veokorraldusjuhi koolituse, siis selle nõude osas lisandub ettevõtjale ka koolituskulu ligikaudu 500 eurot ühe veokorraldusjuhi kohta. Seega oleks ühe ettevõtja jaoks nõutavate dokumentide kulud kokku ligi 800 eurot, kui ettevõtja kasutuses on üks eelpool kirjeldatud auto. Tegevusloa antakse vedajale 10 aastaks ning kui vedaja on sõiduki vastutav kasutaja või omanik, siis antakse auto kohta taotletud tegevusloa kinnitatud ära kirja kehtivuse lõppkuupäevaga, kui on antud tegevusloa. Kasutuslepingu alusel kasutatava auto kohta antakse tegevusloa kinnitatud ära kirja nii pikaks perioodiks, kui kaua kehtib auto kasutusleping, kuid mitte pikemaks perioodiks kui tegevusloa kehtivusperiood. Muudatusega hõlmatavasse sihtrühma kuulub ka osa tegevusloa juba omavaid ettevõtjaid, kes korraldavad tasulist veosevedu üle 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongiga, kuid kelle autopargis on ka väiksemaid tarbesõidukeid, mille kohta on vedajal pärast muudatuse jõustumist vajalik taotleda tegevusloa kinnitatud ära kirja. Nendele vedajatele lisandub kulu vaid 18 eurot iga tegevusloa kinnitatud ära kirja taotlemise eest.

Seoses Eesti teedel ja piiripunktides teostatava riikliku järelevalvega kuuluvad muudatuse sihtrühma ka Euroopa Liidu ja Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi ning Šveitsi

Konföderatsiooni vedajad, kes korraldavad üle 2500 kilogrammi kuni 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongiga rahvusvahelist tasulist veosevedu seonduvalt Eestiga või kabotaažvedu Eestis. Muudatuse kohaselt peavad eelpool nimetatud riikide vedajad alates 21. maist 2022. a omama ühenduse tegevusluba ja selle tõendamiseks peab autos olema kaasas tegevusloa kinnitatud ära kiri, kui nad korraldavad rahvusvahelist tasulist veosevedu Eestisse, Eestist mõnda teise riiki, transiidina läbi Eesti territooriumi või kabotaažvedu Eesti territooriumil. Kirjeldatud auto või autorongiga Eestis veosevedu tehes peab nimetatud riigi vedaja arvestama, et Eestis võidakse teedel või välispiiripunktides teostatava riikliku järelevalve käigus kehtiva tegevusloa olemasolu kontrollida. Selleks tuleb autojuhil järelevalve teostajale esitada autos kaasas olev tegevusloa kinnitatud ära kiri.

Kolmandate riikide vedajaid see muudatus ei mõjuta üldse, kuna kolmandate riikide vedajatele see nõue ei laiene.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** Tulenevalt eelmärgitust on kirjeldatud sihtrühmadele mõju keskmine, kuna sihtrühma käitumises kaasnevad küll vähesed muudatused, kuid sellega ei kaasne kohanemisraskusi.

## **Mõju valdkond 2:** Mõju riigiasutuste töökorraldusele

**Mõju sihtrühm:** Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium (edaspidi *MKM*) ja ERAA, kellele on seaduse kohaselt tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja andmine volitatud, Siseministeerium, Rahandusministeerium, Politsei- ja Piirivalveamet, Maksu- ja Tolliamet ning Transpordiamet.

**Mõju kirjeldus:** AutoVS kohaselt on MKM peamine vastutaja ettevõtjatele ühenduse tegevuslubade ja nende kinnitatud ära kirjade andmise eest. Samas on AutoVS kohaselt MKM-il õigus volitada selle ülesande täitmine mittetulundusühingule või Transpordiametile. Praegu on ühenduse tegevuslubade ja nende kinnitatud ära kirjade andmise ülesanne volitatud 2018. a II pooles toimunud riigihanke tulemusena sõlmitud halduslepinguga mittetulundusühingule ERAA. Haldusleping kehtib 5 aastat kuni 31. detsembrini 2023. a. AutoVS muudatuse kohaselt kehtestatakse ühenduse tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja nõue Eesti ettevõtjatele, kui nad korraldavad rahvusvahelist tasulist veosevedu üle 2500 kilogrammi kuni 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongiga, alates 21. veebruarist 2022, et hajutada nimetatud dokumentide andmise tulva kuni 31. maini 2022, kui see nõue hakkab kehtima rahvusvahelistel tasulistel veosevedudel Euroopa Liidu ja Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriikides. Arvestades, et ühenduse tegevuslubade ja nende kinnitatud ära kirjade andmine on volitatud ERAA-le täitmiseks, siis pärast seadusemuudatuse jõustumist on vajalik muuta ERAA-ga sõlmitud halduslepingut ning ERAA-l tuleb arvestada alates 2022. aasta veebruarist mõnevõrra suurema tegevuslubade ja nende kinnitatud ära kirjade menetlemise ja väljastamise arvuga. Kuna ERAA-l on autoveoalaste dokumentide andmisel pikaajalisel kogemused ja pädevad töötajad, siis on selle muudatuse mõju tegevuslubasid andvale asutusele keskmine. Kulutused, mis seoses väljastatavate tegevuslubade ja nende kinnitatud ära kirjade arvu suurenemisega tuleb mittetulundusühingul kanda, kaetakse nende dokumentide andmise eest mittetulundusühingule laekuvatest teenustasudest.

Eesti teedel ja piiripunktides riiklikku järelevalvet teostavatel politseiametnikel ja Maksu- ja Tolliameti ametnikel tuleb alates 21. veebruarist 2022. a hakata Eesti vedajate puhul, kes veodokumendi kohaselt korraldavad rahvusvahelist tasulist veosevedu Eestist mõnda teise riiki või teisest riigist Eestisse üle 2500 kilogrammi kuni 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongiga, kehtiva tegevusloa olemasolu autos kaasas oleva tegevusloa kinnitatud ära kirja järgi või MTR-i sisestatud andmete kohaselt. Samuti tuleb alates 21. veebruarist 2022. a

kontrollida tegevusloa olemasolu Ühendkuningriigi väikeste tarbesõidukite osas, millega Eestiga seonduvat rahvusvahelist tasulist veosevedu või kabotaažvedu Eestis korraldatakse (vastavalt 1. jaanuarist 2021 kehti hakanud Euroopa Liidu ja Ühendkuningriigi vahelisele koostöökokkuleppele). Teiste Euroopa Liidu ja Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriikide vedajate osas, kes korraldavad Eestiga seonduvaid rahvusvahelisi tasulisi veosevedusid väikeste tarbesõidukitega tuleb alustada tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja kontrolli teedel ja piiripunktides alates 21. maist 2022. a.

Kuna rahvusvaheliste tasuliste veosevedude korraldamiseks kasutatakse eeskätt üle 3500 kilogrammi lubatud täismassiga autosid ja autoronge, siis lisanduvate väikeste tarbesõidukite hulk nendega võrreldes on väiksem ning seetõttu ka mõju ulatus riikliku järelevalve teostajatele pigem väike. Erandiks võivad olla tasulised veosevedod piiririikidega (Läti, Soome ja Vene Föderatsioon), kus väikeste tarbesõidukite kasutamine nii Eesti ettevõtjate kui Läti ja Soome ettevõtjate poolt võib olla mõnevõrra suurem.

Alates 1. jaanuarist 2021. a volitas majandus- ja taristuminister AutoVS §-s 19 sätestatud osad ülesanded täitmiseks Transpordiametile. Need ülesanded puudutavad tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja kehtivuse peatamist ja kehtetuks tunnistamist, kui vedaja korraldatud veosevedudel on tuvastatud korduvad rasked autoveoalased õigusrikkumised. Kuna tegevusloaga hõlmatud ettevõtjate hulk laieneb seoses väikeste tarbesõidukitega, siis tuleb ka Transpordiametil arvestada selles osas riikliku järelevalve teostamisel ka nende vedajatega, kes korraldavad rahvusvahelist tasulist veosevedu üle 2500 kilogrammi kuni 3500 kilogrammi lubatud täismassiga auto või autorongiga ja mille kontrollimisel tuvastatakse Eestis või teistes Euroopa Liidu või Majanduspiirkonna liikmesriigis rasked autoveoalased rikkumised.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** Tulenevalt eelmärgitust on kõnealuse muudatuse mõju tegevuslubasid ja selle kinnitatud ära kirja andvale asutusele keskmine, kuna kaasnevad küll muudatused, kuid eeldatavalt ei kaasne nende muudatustega kohanemiskulusi.

Kaasnev mõju Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile on väike.

Teedel ja piiripunktides tegevuslubade üle riiklikku järelevalve teostajatele on mõju olulisus pigem väike, kuna rahvusvaheliste tasuliste veosevedude korraldamiseks kasutatakse eeskätt üle 3500 kilogrammi lubatud täismassiga autosid ja autoronge ning lisanduvate väikeste tarbesõidukite hulk nendega võrreldes on väike. 2026. a juulist, kui ka väikestele tarbesõidukitele laieneb rahvusvahelistel veosevedudel sõidumeeriku olemasolu ja kasutamise kohustus, mõju Politsei- ja Piirivalveametile mõnevõrra suureneb, kuid eeldatavalt ei kaasne sellega kohanemiskulusi.

Mõju Transpordiametile on esialgu väike, kuna väikestel tarbesõidukitel ei ole veel kohustust kasutada sõidumeerikut. Samas, 2026. a juulist, kui ka väikestele tarbesõidukitele laieneb rahvusvahelistel veosevedudel sõidumeeriku olemasolu ja kasutamise kohustus, on eeldatav ka raskete rikkumiste kasv ning mõju Transpordiametile mõnevõrra suureneb, kuid eeldatavalt ei kaasne sellega kohanemiskulusi.

**Kavandatav muudatus 2:** Vedaja tegevjuhi osas hea maine nõude kehtestamine

**Mõju valdkond 1:** Mõju ettevõtlikuskeskkonnale ja ettevõtete tegevusele

**Mõju sihtrühm:** ettevõtjad, kes taotlevad alates 21. veebruarist 2022. a ühenduse tegevusluba tasulise veo korraldamiseks ja vedajad, kelle vastavust vedaja tegevusalal tegutsemise nõuetele kontrollitakse vastavalt riskihindamisele tegevusloa kehtivusperioodi jooksul.

**Mõju kirjeldus:** Vedaja tegevjuhi vastavust hea maine nõudele tuleb hakata ühenduse tegevusloa taotlemisel kontrollima alates 21. veebruarist 2022. a, kui rakendub määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 4a alapunkt i, millega muudetakse määruse 1071/2009 artikli 6 lõike 1 teist lõiku. Vedaja tegevjuhi hea maine nõuded kehtestatakse AutoVS ja ÜTS-s, kuna EL õiguse kohaselt määratleb hea maine sisu iga liikmesriik ise. Vedaja tegevjuht vastab hea maine nõudele, kui teda ei ole karistatud AutoVS-i (veoseveo tegevusloa korral) või ÜTS-i (sõitjateveo tegevusloa korral) vastavates sätetes nimetatud õigusrikkumiste eest või selle rikkumise eest kohaldatava karistuse andmed on karistusregistri seaduse kohaselt karistusregistrist kustutatud. Vedaja tegevjuhi vastavust hea maine nõudele kontrollitakse tegevusloa taotlemisel igakordselt ja tegevusloa kehtivusperioodil vastavalt vedaja riskihindamisele (kui vedaja autovedudel on tuvastatud korduvaid raskeid autoveoalaseid rikkumisi). Muudatuse mõju tegevusluba omavatele ettevõtjatele saab hinnata keskmiseks, kuna nad peavad tegevusloa kehtivusaja jooksul arvestama sellega, et ka ettevõtte tegevjuht peab vastama hea maine nõudele samaväärselt tegevusluba omava ettevõtja või ettevõttega. Juhul, kui vedaja tegevjuht ja veokorraldusjuht on üks ja seesama isik, siis on mõju väike, kuna hea maine nõue kehtib AutoVS-i või ÜTS-i kohaselt veokorraldusjuhi kohta juba pikemat aega ja siin ei teki kohanemiskasutusi.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** Tulenevalt eelmärgitust on kirjeldatud sihtrühmale väike mõju, kui vedaja tegevjuht ja veokorraldusjuht ei ole üks ja seesama isik. Seda seetõttu, et sellise sihtrühma käitumisele kaasnevad muudatused, kuid eeldatavalt ei kaasne sellega kohanemiskasutusi. Seaduskuuleka isiku puhul muudatusel mõju puudub Kui tegevjuht täidab vedaja juures samaaegselt ka veokorraldusjuhi ülesandeid, siis kohanemiskasutusi ei teki ning mõju puudub.

**Mõju valdkond 2:** Mõju riigiasutuste töökorraldusele

**Mõju sihtrühm:** Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ja mittetulundusühing ERAA, kellele on seaduse kohaselt tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja andmine volitatud, ning Transpordiamet.

**Mõju kirjeldus:** Kuna muudatusega kaasneb kohustus kanda vedaja tegevjuhi andmed alates 21. veebruarist 2022. a MTR-i ning MTR on MKM-i hallatav register, siis on vajalik teha MTR-is arendused, et tegevusloa andjal oleks võimalik tegevjuhi andmed sinna kanda. Kuna vastav arendus MTR-i transpordivaldkonna moodulis on väiksemahuline, siis on ka muudatuse mõju Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile väike.

Kohustus kanda vedaja tegevjuhi andmed MTR-i pannakse AutoVS-i ja ÜTS-i kohaselt tegevusloa andjale, kelleks praegu on ERAA (Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumiga sõlmitud halduslepingu alusel). Nende andmete lisamisega MTR-i ja tegevjuhi hea maine nõudele vastavuse kontrolliga karistusregistrist lisandub tegevusloa andjale mõningale ajakulu, kuid see ei eelda kohanemiskasutusi.

Muudatuse mõju on ka Transpordiametile, kui vedaja autovedudel tuvastatud raskete autoveoalaste rikkumiste tõttu (riskihindamine) on vajalik kontrollida vedaja, tema veokorraldusjuhi ja kõnesoleva muudatuse kohaselt ka tegevjuhi vastavust hea maine nõudele, kuid sellega ei kaasne kohanemiskasutusi.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** Tulenevalt eelmärgitust on kõnealuse muudatuse mõju riigiasutustele ja tegevuslubasid andvale asutusele väike, kuna eeldatavalt ei kaasne kohanemiskasutusi.



**Kavandatav muudatus 3:** Veose saatjale, ekspedeerijale ja töövõtjale tasulise veoseveo tellimisel vastutuse kehtestamine

**Mõju valdkond 1:** Mõju ettevõtluskeskkonnale ja ettevõtete tegevusele

**Mõju sihtrühm:** Kõik veoseveo tellimisega tegelevad veose saatjad, ekspedeerijad ja töövõtjad ning vedajad.

**Mõju kirjeldus:** Määruse 2020/1055 artikli 2 punkti 7 kohaselt kohustatakse liikmesriike kehtestama karistused kaubasaatjatele, ekspediitoritele ja töövõtjatele, kui nad ei järgi määruse 1072/2009 II ja III peatüki reegleid, olles teadlikult tellinud veoteenuse, millega kaasneb määruse nõuete rikkumine. Seoses sellega kehtestatakse AutoVS-i vastutusalas rahatrahv veose saatjatele, ekspedeerijatele ja töövõtjatele nõuetele mittevastava tasulise veoseveo või kabotaažveo tellimise eest. Kohustus veoseveo tellimisel kontrollida, et veoseveo korraldajal on nõuetekohane tegevusluba või õigus veosevedu korraldada ei ole veose saatjatele ja ekspedeerijatele midagi uut, sest see nõue kehtestati neile uue AutoVS-ga, mis jõustus 2018. aasta 1. juunist. Seetõttu ei tohiks veose saatjatel ja ekspedeerijatel tekkida kohanemisraskusi ka nende karistuse kehtestamisega, kui nad on tellinud nõuetele mittevastava veoseveo. Kuna kõnesoleva muudatuse kohaselt laieneb see kohustus ja karistus rikkumise eest ka töövõtjale, siis nende võib muudatuse mõju olla suurem seoses nõudega kohanemisega. See tähendab, et analoogselt veose saatjate ja ekspedeerijatega peavad ka töövõtjad viima end kurssi tasulisel veoseveol ja kabotaažveol kehtivate nõuetega ning veoseveo tellimisel igakordselt kontrollima, et vedu hakkab korraldama nõuetekohase tegevusloa või vastava õigusega ettevõtja ning kabotaažveo korral vastaks veo tellimus määruse nr 1072/2009 III peatükis kehtestatud nõuetele (näit. pärast sihtriiki rahvusvahelise veoseveo teostamist ei ole lubatud selles riigis teha üle kolme kabotaažveo seitsme päeva jooksul jm tingimused).

Muudatuse mõju on positiivne nõuetekohast tegevusluba omavatele vedajatele, kuna muudatusega tagatakse vastutus kõikidele tarneahelas osalejatele. Vastutuse kehtestamisega veose saatjatele, ekspedeerijatele ja töövõtjatele on võimalus tagada, et tasuline veosevedu või kabotaažvedu tellitakse veondusturul õiguspäraselt tegutsevalt veoettevõtjalt (aus konkurents veondusturul) ning kabotaažveo korral ei tellitaks Euroopa Liidu reeglitega vastuolus olevaid vedusid.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** Tulenevalt eelmärgitust on muudatuse mõju veose saatjatele ja ekspedeerijatele väike. Muudatuse mõju tööandjatele võib hinnata keskmiseks, kuna nende käitumises kaasnevad muudatused, kuid eeldatavalt ei kaasne sellega kohanemisraskusi.

**Mõju valdkond 2:** Mõju riigiasutuste töökorraldusele

**Mõju sihtrühm:** Siseministerium, Rahandusministerium, Politsei- ja Piirivalveamet, Maksu- ja Tolliamet ning MKM.

**Mõju kirjeldus:** Kuna AutoVS vastutusalasse lisandub karistus veose saatjale, ekspedeerijale ja töövõtjale nõuetele mittevastava tasulise veoseveo või kabotaažveo tellimise eest ning selle väärteo kohtuväliseks menetlejaks on Politsei- ja Piirivalveamet (Siseministeriumi haldusala) ning Maksu- ja Tolliamet (Rahandusministeriumi haldusala), siis tegemist on nende täiendava ülesandega riikliku järelevalve teostamise valdkonnas. Kui teedel või piiripunktides teostatava riikliku järelevalve käigus tuvastatakse, et tasuline veosevedu või kabotaažvedu on tellitud ettevõtjalt, kellel puudub õigus seda vedu teostada või kabotaažvedu ei vasta Euroopa Liidus kehtivatele reeglitele, siis lisaks vedu teostava ettevõtja ja/või autojuhi vastutusele

võtmisele ja karistamisele on järelevalve ametnikul vastavalt kõnesolevale muudatusele võimalus vastutusele võtta ka nõuetele mittevastava veo tellija, kelleks võib olla veose saatja, ekspedeerija või töövõtja. Kuna teel või piiripunktis toimuva kontrolli vältel võib olla raskendatud veo tellija tuvastamine, temaga ühenduse saamine ja tunnistuste andmiseks kohapeale kutsumine, siis eelduslikult viiakse veose saatja, ekspedeerija või tööandja suhtes alustatav väärtemenetlus läbi üldmenetluse korras, mis on aega ja uurimist nõudev menetlus. Olulist abi veose saatja, ekspedeerija või töövõtja tuvastamisel osutavad selle veo kohta koostatud veodokument, mille miinimumandmed kehtestatakse käesoleva eelnõuga ning muud veo või veose kohta esitatavad dokumendid.

Pärast muudatuse jõustumist on vajalik niivõrd laialdaselt kui võimalik potentsiaalseid veose saatjaid, ekspedeerijaid ja töövõtjaid sellest muudatusest teavitada. Kuna tegemist on autoveoseaduse muudatusega, siis teavitamise korralduse eest vastutab Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** Tulenevalt eeltoodust on muudatuse mõju Siseministeeriumile ja Politsei- ja Piirivalveametile ning Rahandusministeeriumile ja Maksu- ja Tolliametile keskmine, kuna võivad kaasnedä töökorralduslikud muudatused, kuid eeldatavalt ei kaasne sellega kohanemiskulusi.

Mõju Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile seoses teavitamiskohustusega on väike.

**Kavandatav muudatus 4:** Veodokumentidele kantavate andmete osas miinimumnõuete kehtestamine

**Mõju valdkond 1:** Mõju ettevõtluskeskkonnale ja ettevõtete tegevusele

**Mõju sihtrühm:** Veodokumendi koostamise eest vastutavad ettevõtjad, eelkõige veose saatjad, kellelt näiteks VÕS-i kohaselt võib vedaja veokirja koostamist nõuda (kokkuleppeliselt võib veodokumendi koostajaks olla ka ekspedeerija, veose saaja, vedaja ja autojuht).

**Mõju kirjeldus:** AutoVS muudatuse kohaselt kehtestatakse miinimumandmed, mis peavad igale veodokumentidele olema kantud. Veodokumentidega tõendatakse veolepingu sõlmimist. Kuna praegu on veoseveol veodokumendi (hetkel kasutatakse kehtivas LS-is ja AutoVS-is mõistet veose saatedokumentid) autojuhil kaasas olemise kohustus kehtestatud LS § 88 lõikega 6, siis tegemist ei ole selle dokumendi koostajatele uue nõudega. Kuna Eesti on ühinenud kaupade rahvusvahelise autoveo lepingu konventsiooniga (CMR), siis peab ka Eestiga seotud rahvusvahelisel tasulisel veoseveol olema kaasas veolepingu sõlmimist tõendav veodokument (CMR konventsioonis nimetatakse saatedokumentiks) ning sellele dokumendile kantavate andmete osas peab dokumendi koostaja lähtuma konventsiooni sätetest. Kuna eelkõige Eesti riigisisestel tasulistel veosevedudel kasutatava veodokumendi täitmine on tekitanud erinevatele osapooltele probleeme, kuna puudub selgus, millised andmed peavad olema sellele kantud, siis käesoleva eelnõuga tuuakse veodokumendi autojuhil kaasas olemise kohustus LS-ist üle AutoVS-i ning täpsustatakse, millised on vähimad sellele dokumendile kantavad andmed. Oluline on märkida, et veodokument võib olla elektrooniline ja sihtrühm seda võimalust üha enam kasutab. Kuna veodokumendi autojuhil kaasas olemise kohustus on kehtinud pikemat aega, siis eeldatavalt ei tekita ka sellele kantavate andmete täpsustamine kohanemiskulusi. Pigem on pärast muudatuse jõustumist veodokumendi koostajatel selgem, millised andmed on sellel dokumendil kohustuslik ära näidata.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** Muudatuse mõju sihtrühmale on väike, kuna veodokumendi autojuhil kaasas olemise kohustus on kehtinud pikemat aega ning sellele dokumendile

kantavate andmete osas miinimumnõuete kehtestamine loob sihtrühmale selguse veodokumendi täitmise osas.

#### **Mõju valdkond 2:** Mõju riigiasutuste töökorraldusele

**Mõju sihtrühm:** Teedel ja piiripunktides tasulise veoseveo nõuete täitmise üle riiklikku järelevalvet teostavad asutused (Politsei- ja Piirivalveamet ning Maksu- ja Tolliamet).

**Mõju kirjeldus:** Kuna Eesti riigisisestel tasulistel veosevedudel kasutatava veodokumendi täitmine on tekitanud probleeme riikliku järelevalve teostamisel, kuna puudub selgus, millised andmed peavad olema sellele kantud, siis käesoleva muudatusega lihtsustub ka riikliku järelevalve teostamine. Veodokumendile kantavate kohustuslike andmete järgi on võimalik riikliku järelevalve teostajal kindlaks teha veolepingu osapooled, veose peale- ja mahalaadimise kohad, pealelaadimise kuupäev ja andmed veetava veose kohta. Tegemist on vähima kohustusliku teabega, mis peab sisalduma igal veodokumendil nii riigisisisel kui rahvusvahelisel tasulisel veoseveol. Nende andmete olemasolu veodokumendil on riikliku järelevalve teostajale oluline, kuna need aitavad kaasa võimaliku õigusrikkumise tuvastamisel vastutavate osapoolte ja muude detailide kindlakstegemisel.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** Muudatuse mõju riigiasutustele on väike. Muudatus lihtsustab riikliku järelevalve teostamist.

**Kavandatav muudatus 5:** Vedaja juures töötavate inimeste arvu kandmine MTR-i ja selle iga-aastane uuendamine

#### **Mõju valdkond 1:** Mõju ettevõtluskeskkonnale ja ettevõtete tegevusele

**Mõju sihtrühm:** tasulise veoseveo korraldamiseks ühenduse tegevusloa omavad vedajad.

**Mõju kirjeldus:** Määruse 2020/1055 artikli 1 punkti 12a alapunkti ii kohaselt, millega muudetakse määruse 1071/2009 artikli 16 lõiget 2 kohustatakse liikmesriike kandma vedajate riiklikusse elektroonilisse registrisse vedaja juures töötavate inimeste arv ning nendele andmetele tuleb tagada juurdepääs vedaja asutamise riigi järelevalveasutustele ja üle Euroopa Liidu teedel järelevalvet teostavatele ametnikele. Määruse muudatus jõustub 21. veebruarist 2022. a ning iga vedaja juures töötavate inimeste arv eelmise aasta 31. detsembri seisuga tuleb kanda riiklikku registrisse hiljemalt 31. märtsiks 2022. a. Seda töötajate arvu tuleb vedajate riiklikus elektroonilises registris igal aastal vähemalt 31. märtsiks uuendada. Selle nõude täitmine on kõige otstarbekam lahendada x-tee päringuga MTR-ist Maksu- ja Tolliameti töötamise registrisse, kuna vastavad andmed Eestis on olemas töötamise registris ja on seal aktuaalsed (vastavalt maksukorralduse seaduse kohaselt ettevõtjatele kehtestatud kohustusele töötaja töötamise registris registreerida). Päringu tulemusel kantakse Eestis tegevusloa saanud vedajate töötajate arv MTR-i iga vedaja andmete juurde. See x-tee lahendus võimaldab vabastada vedajad kohustusest hakata neid andmeid MTR-ile või tegevusloa andjale iga-aastaselt esitama. Samas peab vedaja olema sellest teadlik, et maksukorralduse seadusest tulenevat kohustust korrektselt täites, kajastub tema töötajate arv ka MTR-s.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** Muudatuse mõju sihtrühmale on väike, kuna vedaja juures töötavate inimeste arvu kandmine MTR-i lahendatakse registrite vahelise x-tee päringuga.

#### **Mõju valdkond 2:** Mõju riigiasutuste töökorraldusele

**Mõju sihtrühm:** Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium ning Rahandusministeerium ja Maksu- ja Tolliamet.

**Mõju kirjeldus:** Kuna vedaja juures töötavate inimeste arvu kandmine MTR-i ja selle iga-aastane uuendamine lahendatakse MTR-i ja Maksu- ja Tolliameti töötamise registri vahelise x-tee päringuga, siis on vajalikud vastavad registrite arendused. Kuna x-tee teenus on Eestis üks levinuim viis andmevahetuseks, siis see ei tohiks selle teenuse arendamine ja käigushoidmine tekitada riigiasutustele kohanemiskulusi.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** Muudatuse mõju riigiasutustele on väike, kuna Euroopa Liidu nõude täitmine lahendatakse registrite vahelise x-tee päringuga ning sellega ei kaasne kohanemiskulusi.

**Kavandatav muudatus 6:** ELTTS-s kohaldamisala rakendamine autoveosektori põhiselt, kus autoveosektori töötajate suurt liikuvust arvestavalt leitakse tasakaal sõidukijuhtide sotsiaalkaitse ja autoveoettevõtjate piiriüleste teenuste osutamise vabaduse vahel

**Mõju valdkond 1:** Mõju ettevõtluskeskkonnale ja ettevõtete tegevusele

**Mõju sihtrühm:** Euroopa Liidu ja Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi ning Šveitsi Konföderatsiooni rahvusvahelise autoveoettevõtte, kes lähetab sõidukijuhi Eestisse.

**Mõju kirjeldus:** Direktiiviga 2020/1057 laiendatakse autoveosektorile direktiivi 96/71/EÜ nõuded, mille kohaselt on autoveoettevõtjal kohustus tagada lähetatud töötajale direktiivis 96/71/EÜ toodud lähetuse toimumise riigis kehtivad minimaalsed töötingimused. Minimaalseid töötingimusi tuleb järgida juhul, kui need on soodsamad lähetatud töötaja koduriigis kohaldatavatest töötingimustest. Näiteks peab lähetatud töötajale maksma lähetuse toimumise koha riigi töötasu alammäära suurust töötasu (sh ületunnitöötasu jm) kui poolte vahel on kokkulepe, et töötasu makstakse töötasu alammäära suuruses ning lähetuse toimumise koha töötasu alammäär on tema koduriigi töötasu alammäärast suurem. Töötasu puutumuse valguses on raske hinnata kui suurele hulgale ettevõtetest kaasneb kohustus tagada Eestis kehtestatud töötasu alammäära. Eurostat andmetel oli 2017 a sõidukijuhtide keskmise töötasu võrdluses vaid viiel riigil Eestist madalam töötasu. Samas ei ole korrektne antud statistikast lähtuda, kuna seda ei ole ajakohastatud ning keskmise töötasu vaates positsioon ei pruugi olla samane alammäära võrdluses. Lisaks võib sõidukijuhtide töötasu alammäär olla kehtesatud ka kollektiivlepingute kaudu, mis on sõltuvuses eri riikide sotsiaalpartnerite poliitilise positsiooniga ja võivad ajas järsult muutuda.

Vaatamata töötaja sotsiaalkaitse ja konkurentsi tingimuste ühtlustamise üldeesmärkidele, on direktiivist tulenevaid sätteid peetud mitmete liikmesriikide poolt ELi toimimise lepingu alusel võrdse kohtlemise põhimõtteid riivavaks. Eelkõige on direktiivi 2020/1057 artikli 1 punktidest 3 ja 4 tulenevad nõuded vastuolus ELi null-bürokraatia põhimõtetega, kuivõrd sellega lisandub olulisel määral halduskoormust nii ettevõtjatele kui järelevalvet teostavatele asutustele. Osakoormate lühiajalistele laadimistele või reisijate peale võtmine erinevates riikides tingib autoveoettevõttele vajadust kursis olla kõikide liikmesriikide siseste sotsiaalkaitse nõuetega, mida tuleb vedude kavandamisel vastavalt arvestada ja rakendada. Lisaks võivad eri riikides viibimise ajad olla minimaalsed, mistõttu peab ühes päevas mitme riigi kohta rakendama tunnipõhist arvestust. Euroopa Komisjoni poolt antud hinnangul ainuüksi lähetusnõuete haldamine toob liiduuleselt transpordisektoris kaasa lisakulu umbes 785 miljonit eurot aastas. Lisaks on sätted õiguslikult keerukad ja mitmeti tõlgendatavad, saamata sõnaselgelt aru, kas täiendavad tegevused on ettevõtte majanduslikus vaates leevendavad või piiravad. Sellest tulenevalt võivad kaasned negatiivsed mõjutused veo- ja tööjõuturule ning selle sotsiaalkaitse

süsteemi toimele. Selgitavalt tuleb lisada, et Eesti on liitunud Euroopa Liidu Kohtus kõnealuseid sätteid käsitlevate hagidega.

Eelnõu ei avalda mõju Eestis registreeritud autoveoettevõtetele. Üle võetavad direktiivi 2020/1057/EL kohaselt on kohustus tagada siseriiklikud normid selliselt, et oleks tagatud sotsiaalkaitse teises liikmesriigis registreeritud ettevõtete poolt Eestisse lähetatud sõidukijuhile.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** Tulenevalt eelmärgitust ei kaasne kõnealuste muudatustega olulist mõju.

**Mõju valdkond 2:** Mõju inimeste õigustele

**Mõju sihtrühm:** Euroopa Liidu ja Euroopa Majanduspiirkonna liikmesriigi ning Šveitsi Konföderatsiooni rahvusvahelise autoveoettevõtte sõidukijuht, kes on lähetatud Eestisse.

**Mõju kirjeldus:** Suures vaates on eelnõu muudatustel positiivne mõju lähetatud töötajate töötingimuste paranemisele. Kuna eelnõuga kohustatakse ka seni katmata autoveosektoris tööandjat tagama Eestisse lähetatud sõidukijuhile kehtestatud minimaalseid töötingimusi, kui need on soodsamad lähetatud töötaja koduriigis kohaldatavatest töötingimustest.

Vaatamata töötaja sotsiaalkaitse tagamise eesmärkidele, on direktiivist tulenevaid sätteid peetud mitmete liikmesriikide poolt ELi toimimise lepingu alusel võrdse kohtlemise põhimõtteid riivavaks. Eelkõige on fookuses direktiivi nr 2020/1057 artikli 1 punktide 3, 4 ja 6 kohaselt valikuline veoteenuste eristamine, mis on põhjendamatu ja kahjustab sotsiaalkaitset. Piiriülesel tegevustel sarnaste tööülesannetega töötajatel on sätete kohaselt sotsiaalkaitsel määravaks laadimiste arv või koht mitte töötamise aeg või seos vastuvõtva riigiga. Selgitavalt tuleb lisada, et Eesti on liitunud Euroopa Liidu Kohtus kõnealuseid sätteid käsitlevate hagidega.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** Tulenevalt eelmärgitust ei kaasne kõnealuste muudatustega olulist mõju.

**Mõju valdkond 3:** Mõju riigiasutuste töökorraldusele

**Mõju sihtrühm:** Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Sotsiaalministeerium, Tööinspeksioon ning Politsei- ja Piirivalveamet.

**Mõju kirjeldus:** Eelnõu jõustumisel on otsene mõju Tööinspeksiooni töökorraldusele läbi kohustuste suurenemise. Peamiselt tõuseb muudatuste tulemusel Tööinspeksiooni halduskoormus, mis on seotud lähetatud sõidukijuhtide kohta andmete kogumisega, teiste riikide pädevate asutustega info vahetamise ja koostöö tegemisega ning lähetatud töötajatega seotud info avaldamise ja tõlkimisega vastaval veebilehel. Kuna direktiivi 2020/1057 üle võtmisega laiendatakse ELTTS reguleerimisala autoveosektorile (va kabotaažveod, mis olid kaetud ka seni kehtinud seadusega), siis kaasnevad Tööinspeksioonile järgnevad halduskohustused:

- täiendava sektori lisandumisega suureneb esitatud lähetusdeklaratsioonide registreerimine ja menetlemine. Kuna sõidukijuhtide lähetusdeklaratsiooni esitamine toimub IMI avaliku liidese kaudu, siis antud täiendav halduskoormus peaks olema teiste sektoritega võrreldes lihtsam. IMI kaudu andmevahetus lihtsustab ka Euroopa Komisjonile aruandluse esitamist, kus muu hulgas peab olema kajastatud ka sõidukijuhtide lähetused.
- suureneb järelevalve maht, tuvastamaks kas sõidukijuhtide lähetamisel on järgitud sotsiaalkaitse nõudeid. Järelevalve teostamiseks küsib Tööinspeksioon IMI kaudu

lähetajalt vajalikke tõendeid (veo iseärasusi kajastavad veodokumendid, sõidumeeriku salvestid, väljavõtted töötasu maksmise kohta, tööajakava ja tööleping). Esmalt järelevahtemenetluse objektide valim tekib riskianalüüsi alusel, IMI-s olevatest lähetusdeklaratsioonidest. Lisaks annab järelevahtemenetluse sisendi teedel kontrollides kogutavate andmete analüüs. Kehtivate muude seaduste (AutoVS, ÜTS, LS) alusel teostab autoveo alast järelevahtet ja kogub selle raames vastavaid andmeid teedel kontrollides Politsei- ja Piirivalveamet. Andmeid kogutakse LJVIS-is ning nende töötlemine on ka teisel järelevahtuasutusel lubatud (õiguslik alus LS §§ 200<sup>1</sup> ja 200<sup>2</sup> ning LJVIS põhikiri). LJVIS-s on eesmärk analüüsida vedaja, veoliigi ja veose logistikaga seotud andmeid, mis peegeldavad ELTTS kohaldamisala rakendumist või mitte rakendumist konkreetsele veole. Näiteks kabotaažveo või mitmepoolse veo tuvastamisel ja vastava info fikseerimisel LJVIS-s tekib Tööinspeksioonil võimalus kontrollida autoveoettevõtte poolt edastatud lähetusdeklaratsiooni olemasolu või selle puudumist või lähetusdeklaratsiooni detailide õigsust ning jätkata vajadusel täiendavate menetlustoimingutega (sh süüteomenetlus).

- juhul kui Eesti autoveoettevõtte jätab vastuvõtva liikmesriigi pädevale asutusele küsitud tõendid kaheksa nädala jooksul esitamata, suureneb Tööinspeksioonil liikmesriikide vastastikuse koostöötegevuste maht. Tööinspeksioonil tekib seeläbi kohustus küsida autoveoettevõtetelt vajalikke andmeid ja tõendeid või teeb vajalikud päringud riiklikest registritest ning edastab need päringu esitanud liikmesriigile. Sellist koostööd on ka varasemalt tehtud, seega siin kohanemiskursi ei teki.
- vastavalt direktiivi 2020/1057/EL artikli 1 punktile 9 peab Tööinspeksioon tagama direktiivi 2014/67/EL artiklist 5 tuleneva lähetatud töötajaid puudutava info kättesaadavuse ka sõidukijuhtide tingimusi arvestatavalt. Tööinspeksioon on seni teavet koondanud oma veebilehel alamrubriigis „välismaine töötaja“. Ühekordse tegevusena tuleb lisada ka sõidukijuhtide lähetamisega seonduv teave, lisaks jääb edaspidine ajakohastamise kohustus.
- arvestades direktiivist 2020/1057 tulenevate eritingimuste keerukat käsitlust, suureneb tõenäoliselt ka Tööinspeksiooni nõustamise koormus. Siinkohal tekib sidusus ka Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumil, pakkudes Tööinspeksioonile normi selgitusabi. Autoveoalaste sätete baasil lähetusnõuete nõustamine toob Tööinspeksioonile algselt kaasa kohanemiskursuseid. Samas koolituste, praktika ja kindla personaali määramine antud valdkonnale, annab eelduse, et kohanemiskursused ei ole pikaajalised.

**Järeldus mõju olulisuse kohta:** Tulenevalt eelmärgitust on kõnealuse muudatuse mõju Tööinspeksioonile kui liikmesriigi pädevale asutusele keskmine, kuna kaasnevad küll muudatused, kuid eeldatavalt ei kaasne olulisi kohanemiskursusi. Valdavalt põhjustavad muudatused haldusjärelevaht mahu suurenemist, mistõttu on vajalik kolme täiendava ametikoha loomine ja infosüsteemide ühekordne arendus.

Kaasnev mõju Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumile on väike, mis on seotud LJVIS arendusega ja Tööinspeksiooni ametnike koolitusabiga.

Sotsiaalministeeriumile on kaasnev mõju väike, kuivõrd muudatused eelkõige puudutavad allasutusele rahaliste vahendite tagamist.

Teedel ja piiripunktides riiklikku järelevaht teostajatele on mõju olulisus pigem väike, kuna autoveo järelevaht toimingud jäävad samaks, kuid LJVIS-i arendusega võib kaasneda tehnilisi muudatusi ka andmete andmekogusse kandja kasutajatasandil.

## **7. Seaduse rakendamise seotud riigi ja kohaliku omavalitsuse tegevused, eeldatavad kulud ja tulud**

Eelnõu rakendamisega on seotud kulud on kõik seotud Euroopa Liidu õigusest tulenevate täiendavate kohustustega, milleks võimalikke täiendavate kulude vajadusi tuleb menetleda riigi eelarvestrateegia protsessis.

ELTTS muudatused põhjustavad Sotsiaalministeeriumi hinnangul Tööinspeksiooni juurde kolme täiendava ametikoha loomise vajadust (1 jurist ja IMI vastutaja ametikoht ning 2 inspektorit). Arvestuslik töötasu kolme ametikoha lõikes kokku on 96 336 eurot aastas. Lisaks muud täiendavad kulud (töölähetused, tööriietus, isikukaitsevahendid ja koolituskulud), arvestuslikult 6000 eurot aastas. Kuna eesmärk on direktiivi 2020/1057/EL ülevõtmisega kaasnevate muudatustega hoida riiklikud kulud minimaalsed ning järgides samast direktiivist tulenevat suunist vältida lähetusnõuete maanteekontrollis liigset ajakulu, on otstarbekas sõidukijuhtide lähetusnõuetega seonduva järelevalve teostamiseks kasutada olemasolevaid riiklikke ressursse. Sellel eesmärgil on vajalik tööelu infosüsteemi ja LJVIS arendus, mis tagab tavapäraustes autoveokontrollides kogutavate andmete analüüsi ja võimaldab genereerida Tööinspeksiooni järelevalveobjektide valimit. Arendus on ühekordne ja vajab Tööinspeksiooni hinnangul rahalisi vahendeid ligikaudu 30 000 eurot.

AutoVS ja ÜTS-i muudatustega kaasnevad kulud on seotud riiklike andmebaaside täiendava arendamise vajadusega ning riikliku järelevalve teostajate kohustuste suurenemisega.

Riiklikud andmebaasid, mis vajaksid täiendavat arendamist, on Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi haldusalas olevad MTR ja LJVIS ning Rahandusministeeriumi haldusalas olev töötamise register. MTR-i arenduse vajadused on tingitud eeskätt väikeste tarbesõidukite (üle 2500 kilogrammi kuni 3500 kilogrammi lubatud autod ja autorongid) tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirjaga hõlmamisega, vedaja tegevjuhi kohta andmete registrisse kandmisega ning x-tee arendusega, et pärida töötamise registrist vedajate juures töötavate inimeste arvu kohta andmeid. Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi hinnangul oleks nimetatud arenduste osas eeldatav MTR-i arenduste maht ligikaudu 5000 eurot. LJVIS arenduste, mis on vajalikud seoses Euroopa Liidu õiguse (määrus 2020/1055) kohaldamisega, eeldatav maht oleks samuti ligikaudu 5000 eurot. Kulud võivad kaasneda ka Maksu- ja Tolliametile (Rahandusministeerium) seoses töötamise registri ja MTR-i vahelise x-tee arendusega.

AutoVS muudatustega kaasnevad võimalikud kulud seoses teedel teostatava riikliku järelevalve kasvuga. Eeskätt puudutab see tegevusloa ja selle kinnitatud ära kirja kontrollimist ka väikeste tarbesõidukite puhul, mida nii Eesti kui teiste Euroopa Liidu ja Majanduspiirkonna liikmesriikide autoveo-ettevõtjad kasutavad Eestiga seonduvatel tasulistel rahvusvahelistel veosevedudel ja kabotaažvedudel. Eeldatavalt suureneb ressursi vajadus järelevalvet teostavate ametnike osas, kuna selle ülesande kaasnemisel ei tohiks väheneda praegu politseiametnike poolt teostava järelevalve maht näiteks autojuhtide töö-, sõidu- ja puhkeaja nõuete täitmise ja sõidukite tehnoseisundi kontrollimiste arvelt. Seda eelkõige seetõttu, et viimati nimetatud järelevalve ülesannete osas on Euroopa Liidu õigusega kehtestatud liikmesriikidele kontrollide läbiviimise miinimummahud, mida Eesti on suutnud viimase kümne aasta jooksul enam-vähem piiripealselt täita ning vältinud sellega võimalikke rikkumismenetlusi.

## **8. Rakendusaktid**

Eelnõu seadusena vastuvõtmine ei vaja rakendusaktide muutmist ega uute väljatöötamist.

## **9. Seaduse jõustumine**

Seadus jõustub 2022. aasta 2. veebruaril, mis on direktiivi (EL) 2020/1057 ülevõtmise tähtaeg ning määruse (EL) 2020/1055 kohaldamisaeg.

Paragrahvi 2 punkt 3 jõustub 2023. aasta 21. augustil, mis on seotud aruka sõidumeeriku (SMART 2) kasutuselevõtmisega. Selleks peab komisjon vastavalt määruse 165/2014 artikli 11 esimesele lõigule hiljemalt 21.08.2021 vastu võtma rakendusakti, millega antakse arukale sõidumeeriku rakendamiseks kaheaastane üleminekuaeg. Eelnõu menetluse käigus võib tulenevalt rakendusakti vastuvõtmisest § 2 punkti 3 rakendamise tähtaeg muutuda.

## **10. Eelnõu kooskõlastamine, huvirühmade kaasamine ja avalik konsultatsioon**

Eelnõu esitatakse eelnõude infosüsteemi EIS kaudu kooskõlastamiseks Rahandusministeeriumile, Siseministeeriumile ja Sotsiaalministeeriumile.

Eelnõu esitatakse arvamuse avaldamiseks ERAA-le, Tööinspeksioonile, Maksu- ja Tolliametile, Autoettevõtete Liidule, Politsei- ja Piirivalveametile, Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Ametile, Eesti Logistika ja Ekspedeerimise Assotsiatsioonile, Transpordi ametiühingule, Eesti Kaubandus-Tööstuskojale, Eesti Põllumajandus-Kaubanduskojale ja Eestimaa Talupidajate Keskliidule.

---

Algatab Vabariigi Valitsus



### Euroopa Liidu direktiivi ja Eesti õigusakti vastavustabel

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv (EL) 2020/1057, millega kehtestatakse seoses  
direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris  
reguleerivad erinormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise  
nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012

EL-i õigusakti norm	EL-i õigusakti ülevõtmise kohustus	EL-i õigusakti sisuliseks rakendamiseks kehtestatav siseriiklik õigusakt	Kommentaaris
Artikkel 1 p 1	Jah	ELTTS § 2 lg 1	
Artikkel 1 p 2	Jah	ELTTS § 2 <sup>1</sup> lg 1	
Artikkel 1 p 3	Jah	ELTTS § 2 <sup>1</sup> lg 2 p-d 1, 3 ja 4, lg 3	
Artikkel 1 p 4	Jah	ELTTS § 2 <sup>1</sup> lg 2 p-d 1 ja 5, lg 4	
Artikkel 1 p 5	Jah	ELTTS § 2 <sup>1</sup> lg 2 p 2	
Artikkel 1 p 6	Jah	ELTTS § 2 <sup>1</sup> lg 3	
Artikkel 1 p 7	Jah	ELTTS § 2 lg 1	
Artikkel 1 p 8	Jah	ELTTS § 5 <sup>3</sup> lg 3 <sup>1</sup>	
Artikkel 1 p 9	Jah		
Artikkel 1 p 10	Jah	Välismaalaste seadus § 107 lg 1	
Artikkel 1 p 11	Jah	ELTTS § 5 <sup>1</sup> lg-d 1 <sup>1</sup> , 2, 3 <sup>1</sup> ja 4 <sup>1</sup> ning AutoVS § 29 lg 3	
Artikkel 1 p 12	Jah	ELTTS § 5 <sup>1</sup> lg 2	
Artikkel 1 p 13	Ei		Meede (anda ligipääs IMI-süsteemiväliste isikutele) ei ole Eestis kohaldatav ja vaja üle võtmist
Artikkel 1 p 14	Ei		Komisjoni töökorraldust puudutav säte
Artikkel 1 p 15	Jah		Kohalduvad HMS nõuded
Artikkel 1 p 16	Jah	ELTTS § 6	
Artikkel 2	Jah	Liikluseaduse § 139 lg 8 ja VV 21.10.2010 määrus nr 151 Mootorsõidukijuhi töö-, sõidu- ja puhkeaja järelevalve korralduslikud nõuded	Artikli 2 ülevõtmiseks muudetakse VV määrust nr 151
Artikkel 3	Ei		Artikkel muudab määrust (EL) 1024/2012
Artikkel 4	Ei		Komisjoni töökorraldust puudutav säte

Artikkel 5	Jah	ELTTS § 9 <sup>1</sup> lg-d 1 <sup>1</sup> ja 2 ning § 9 <sup>3</sup>	
Artikkel 6			
Artikkel 7	Ei		Komisjoni töökorraldust puudutav säte
Artikkel 8	Jah	ELTTS § 5 lg 1 <sup>2</sup>	
Artikkel 9	Ei		
Artikkel 10	Ei		
Artikkel 11	Ei		